Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 81 (674) год издания 8-й | Среда, 11 октября 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Шире предоктябрьское соревнование на флоте (1 стр.).

По Советской стране (1 стр.).

Подготовка к выборам в местные Советы (1 стр.).

М. Петров — Боцман советского судна. (Беседа об уставах, действующих на флоте) (2 стр.).

Протест Советского Правительства Правительству США (2 стр.).

П. Фролов — 500 циклов за смену (2 стр.).

Письма в редакцию (2 стр.).

НА ПУТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА. **Рассказы об опыте новаторов Ленинградского порта** (3 стр.).

А. Чистов — Своими глазами. (Критика и библиография) (4 стр.).

События в Корее (4 стр.).

Спорт (4 стр.).

SOPOT

Советский Союз — знаменосец мира

По всей нашей стране развернулась активная подготовка ко второй Всесоюзной конференции сторонников мира. Борьба за мир стала кровным делом всего советского народа. На фабриках и заводах, в колхозах и совхозах, на железнодорожном транспорте и морском флоте — повсюду, во всех уголках нашей великой Родины миллионы советских людей выражают свою единую волю и непоколебимую решимость бороться против империалистических провокаторов войны, за мир во всем мире.

Советские люди всегда были в первых рядах борцов за мир. Советское правительство с первых дней своего существования неуклонно проводило политику мира. Оно всегда было глашатаем борьбы за мир, последовательно и решительно разоблачало империалистических поджигателей войны. Миролюбивая политика советского правительства вытекает из самой природы социалистического государства.

Советским людям чужда шовинистическая, человеконенавистническая проповедь, с помощью которой заправилы Уолл-стрита и Сити стараются отравить сознание масс. Советским людям чужды захватнические устремления империалистической буржуазии, политика порабощения и угнетения малых и слабых народов. Все усилия советских людей направлены к созидательному труду, к строительству новой, светлой, радостной жизни, к построению коммунизма. Новым ярким убедительным доказательством благородных устремлений Советского Союза, миролюбивой внешней политики советского правительства являются принятые по инициативе товарища Сталина постановления Совета Министров СССР о постройке Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций на Волге, Главного Туркменского канала, Каховской гидроэлектростанции, Южно-Украинского и Северо-Крымского каналов. Эти величайшие в мире стройки, подлинные стройки коммунизма, представляют собой новый мощный вклад советского народа в дело борьбы за мир. Все прогрессивное человечество видит в сталинских стройках торжество созидательного труда, миролюбивой политики советского правительства.

В то время, когда Советский Союз успешно развертывает коммунистическое строительство, последовательно и неуклонно осуществляет грандиозный сталинский план преобразования природы, американо-английские империалисты стали на путь прямой агрессии. Огонь и смерть сеют они на полях свободолюбивой Кореи. Они бомбят мирные города и села, убивают тысячи людей, мужественно отстаивающих свободу и независимость своей родины. Американские империалисты стремятся перебросить огонь войны на весь мир. Они лихорадочно увеличивают военный бюджет, бешено разжигают военный психоз, покушаются на свободу и государственный суверенитет других народов, не желающих нести ярмо колониального рабства.

Бешеная гонка вооружений, охватившая сейчас империалистические государства, нападение американских агрессоров на свободолюбивый корейский народ вызывают все большее сопротивление среди миллионов простых людей во всех уголках земного шара. Об этом ярко свидетельствует огромный международный размах кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием. Это Воззвание уже подписали сотни миллионов граждан всех частей света. Подписав Стокгольмское Воззвание, люди доброй воли всего мира показали, что фронт мира растет и крепнет с каждым днем, что силы мира неодолимы.

Стокгольмский призыв сыграл огромную роль в сплочении демократических сил во всех странах и заложил прочную основу для дальнейших совместных действий сторонников мира. Этот призыв поднял народы капиталистических стран на организованную борьбу за предотвращение новой мировой войны. Сторонники мира с каждым днем расширяют борьбу против империалистической агрессии. Сейчас они требуют не только запрета атомного оружия, но и всеобщего сокращения всех видов вооружения, осуждения всякой агрессии и прекращения вооруженного вмешательства извне во внутренние дела народов, запрета пропаганды поджигателей новой мировой войны.

В настоящее время во всех странах развертывается активная подготовка ко второму Всемирному конгрессу сторонников мира. Этот конгресс явится новой яркой демонстрацией растущих сил лагеря мира и демократии, мужественно и самоотверженно борющихся против преступной империалистической политики, за мир и безопасность народов. Второй конгресс сторонников мира призван сыграть огромную роль в дальнейшей мобилизации народных масс на борьбу за прочный мир, против пропаганды и подготовки новой войны.

Борьба за мир стала могучим прогрессивным движением современности, выражающим кровные, жизненные интересы всех народов. В авангарде этого величайшего движения идет великий советский народ, являющийся оплотом мира и безопасности народов, глашатаем борьбы против всякой агрессии. Трудящиеся всего мира видят в Советском Союзе неутомимого поборника мира. «Весь мир, — указывал товарищ Сталин в 1946 году, — имел возможность убедиться не только в могуществе Советского государства, но и в справедливом характере его политики, основанной на признании равноправия всех народов, на уважении их свободы и независимости. Нет никаких оснований сомневаться в том, что Советский Союз и впредь будет верен своей политике — политике мира и безопасности, политике равноправия и дружбы народов». Эта миролюбивая политика нашего государства находит свое яркое выражение в мирном созидательном труде советских людей, в единодушном подписании советским народом Стокгольмского Воззвания о запрещении атомного оружия. Свыше 115 миллионов советских людей, подписавшихся под Стокгольмским Воззванием, ярко продемонстрировали монолитное единство советского народа, его непоколебимую решимость отстоять дело мира во всем мире.

Кампания по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием сопровождалась в нашей стране огромным всенародным политическим и производственным под'емом. Советские люди стали на вахту мира и своим самоотверженным трудом показали еще раз всему человечеству, что все их думы и помыслы направлены к тому, чтобы предотвратить пожар новой мировой войны, чтобы построить великое здание коммунизма.

Непреклонную волю советского народа отстоять дело мира отражает внесенная советской делегацией на рассмотрение Генеральной Ассамблеи ООН «Декларация об устранении угрозы новой войны и об укреплении мира и безопасности народов».

Сейчас советский народ с новой силой развертывает борьбу за мир. По решению Советского Комитета защиты мира, 16—18 октября в Москве состоится вторая Всесоюзная конференция сторонников мира, которая обсудит задачи советского народа в борьбе против поджигателей новой войны и изберет делегатов на второй Всемирный конгресс сторонников мира. На вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира советские люди с воодушевлением избирают лучших своих представителей. Многочисленные собрания в городах и селах нашей страны по выборам делегатов на конференцию свидетельствуют о том, что советский народ единодушно одобряет программу борьбы за мир. На этих собраниях рабочие и колхозники, деятели науки, культуры, искусства в страстных и волнующих речах выражают непреклонную волю советского народа отстоять дело мира, обуздать поджигателей войны, клеймят американо-английских агрессоров.

В речах советских патриотов звучат гнев и ненависть к заокеанским империалистам, покушающимся на национальную независимость и свободу корейского народа, звучит непреклонная воля народа неутомимо бороться за мир во всем мире.

Ярко и искренне выразил волю советских людей знатный стахановец морского флота Константин Шарапов, избранный делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира. В своем выступлении на собрании ленинградских портовиков тов. Шарапов заявил:

— Поджигатели новой войны — американские империалисты мечтают о реках человеческой крови, им хочется толкнуть народы в пекло. Но народы мира и прежде всего наш великий советский народ не позволят темным силам смерти осуществить их преступные планы! Во имя мира и счастья моего народа, я, как и миллионы других советских граждан, сражался с оружием в руках против гитлеровцев. Во имя этой же прекрасной цели я, как и мои товарищи, неустанно тружусь на фронте мирного строительства. Я думаю, что, если мы еще более увеличим свои трудовые усилия, это будет нашим лучшим вкладом в дело борьбы за мир...

Огромным трудовым под'емом, выдающимися производственными победами знаменуют подготовку ко второй Всесоюзной конференции сторонников мира все советские моряки. Работники морского транспорта вместе со всем советским народом становятся на вахту мира. Они неуклонно повышают производительность труда, снижают себестоимость работ, досрочно выполняют государственные планы перевозок.

Советские люди твердо и уверенно смотрят в будущее. Своим самоотверженым трудом они еще выше поднимают могущество советской страны и вносят величественный вклад в дело борьбы за мир во всем мире.

Народы Советского Союза вдохновляют на борьбу за мир всех, кто ненавидит войну. Именно поэтому к нашей стране обращены взоры и надежды всего передового, прогрессивного человечества. Могучее движение сторонников мира непобедимо потому, что во главе этого движения стоит великий Советский Союз, потому, что знаменосцем мира является наш гениальный вождь и учитель товарищ Сталин.

Шире предоктябрьское соревнование на флоте

Моряки сдержали слово

БОРТ ТЕПЛОХОДА «УРАЛ». **(По радио).** Недавно экипаж теплохода «Урал», воодушевленный решением правительства о строительстве гигантских гидроэлектростанций и оросительных каналов, взял на себя новые, повышенные обязательства по выполнению плана грузоперевозок.

Моряки сдержали слово: сентябрьский план выполнен по тоннам на 114 проц., по тонно-милям на 112 проц. Перевезено сверх плана 1179 тонн грузов. Сэкономлено 7,2 проц. топлива, 9 проц. смазки.

Отлично работают вахты механика тов. Руденченко и старшего помощника капитана тов. Писаренко.

Следуя патриотическому почину экипажа теплохода «Академик Крылов», команда приняла все механизмы и устройства на социалистическую сохранность. Это уже дало плодотворные результаты: так, моторист тов. Хмель по своей инициативе выполнил уже ряд серьезных ремонтных работ.

Капитан В. КАРПОВ.

ЭКИПАЖ ЗАБОТИТСЯ О СВОЕМ СУДНЕ

МУРМАНСК. **(Наш корр.).** После десятимесячного плавания в Мурманский порт вернулся пароход «Спартак». Несмотря на долгое плавание, судно находится в отличном техническом состоянии. Корпус, все надстройки и жилые помещения его заново покрашены и содержатся личным составом в образцовом порядке.

Недавно пароход «Спартак» прошел докование на Рижском судоремонтном заводе. При этом экипаж принимал активное участие в ремонте своего судна. Ремонтируя главную машину и вспомогательные механизмы, механики тт. Добров и Канышев, а также старший машинист тов. Огорелков вырабатывали по две нормы в день. По-стахановски работала на покраске судна бригада, которую возглавлял боцман тов. Подоляко. Всего машинная и палубная команды выполнили ремонтных работ на 18 тысяч рублей.

После возвращения в родной порт экипаж парохода «Спартак» рапортовал о перевыполнении годового плана.

КОМПЛЕКСНАЯ БРИГАДА СУДОРЕМОНТНИКОВ

НОВОРОССИЙСК. **(Наш корр.).** В судоремонтных мастерских Новороссийского порта создана комплексная бригада в составе 12 человек. В нее вошли рабочие, овладевшие двумя-тремя различными профессиями. Опыт показал, что такая форма организации труда позволяет добиться высоких производственных успехов.

Бригада, руководимая тов. Рассомахой, уплотнила свой рабочий день и работает, не теряя ни минуты времени. Судоремонтники успешно выполняют задания и систематически перекрывают сменные нормы.

Коллектив комплексной бригады разбит на звенья, каждое звено выполняет определенное задание.

Весь коллектив работает по стахановскому графику, ежедневно перевыполняя задания в 2,5—3 раза. Включившись в социалистическое соревнование за достойную встречу 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, комплексная бригада взяла обязательство перекрыть и эти показатели.

Стахановский план — в действии

Моряки Черноморского сухогрузного пароходства под руководством партийных организаций широко развернули социалистическое соревнование в честь 33-й годовщины Великого Октября. Сейчас они настойчиво добиваются выполнения взятых социалистических обязательств.

Стахановская инициатива моряков помогает осуществлению поставленной задачи. Большую пользу принесли разработанные на судах по почину экипажа теплохода «Мичурин» стахановские планы. Широкое распространение инициативы моряков теплохода «Краснодар», развернувших соревнование за увеличение грузовместимости судов, дало возможность дополнительно перевезти десятки тысяч тонн груза.

Много дало в борьбе за план перевозок проведение ремонта судов силами экипажей. Например, техническое состояние пароходов «Караганда» и «Измаил» оставляло желать много лучшего, а сейчас благодаря заботливому уходу команды за механизмами эти суда работают на скоростной линии без единого дня остановки на ремонт. Силами экипажей поддерживаются в хорошем эксплоатационном состоянии и пароходы «Курск», «К. Маркс». Только за первое полугодие экипажи судов провели ремонтных работ своими силами более чем на два миллиона рублей.

Четкая организация грузовых работ в портах, социалистическое соревнование моряков и портовиков за досрочную обработку судов дали возможность успешно выполнять скоростные графики. Экипажи судов «Мичурин», «Ижора», «Караганда» и «Измаил» ежемесячно совершали по одному—два сверхплановых рейса. Экипаж парохода «Ижора», работая по стахановскому плану, только во втором квартале сделал четыре сверхплановых рейса и перевез дополнительно 21,8 тысячи тонн груза. Моряки Черноморья широко развернули социалистическое соревнование за звание «Отличная судовая вахта». Сейчас за это почетное звание соревнуются 123 вахты, а 64 из них это звание уже завоевали. Отличным судовым вахтам тов. Кожухарева на теплоходе «Мичурин», тт. Гризанова и Макалатия на теплоходе «Краснодар» вручены переходящие вымпелы пароходства.

Коммунисты и комсомольцы судов занимают ведущее место в предоктябрьском социалистическом соревновании, личным примером они вдохновляют моряков на самоотверженный стахановский труд. Настойчивая борьба моряков за выполнение своих социалистических обязательств дала пароходству возможность перевыполнить восьмимесячный план перевозок.

Не успокаиваясь на достигнутом, политотдел и управление пароходства принимают меры к изысканию новых резервов для досрочного выполнения годового плана перевозок. Распространяя инициативу экипажа теплохода «Мичурин» и укрепляя связь моряков с портовиками, пароходство разработало стахановский план скоростной обработки судов, прибывающих в Одесский порт. По этому плану предусматривается четкая, почасовая работа всех организаций, связанных с обслуживанием и обработкой судов.

В соответствии с этим оперативные работники порта и пароходства еще до прихода судна в Одессу заранее составляют график и план скоростной обработки судна. В плане предусматривается весь комплекс обслуживания судна в порту, в том числе снабжение и бункеровка в период грузовых работ.

Составление совместно с портом стахановских планов скоростной обработки судов повышает взаимную ответственность работников пароходства и порта. Уже первые итоги работы по совместным с портом стахановским планам показали жизненность и важность этой новой формы комплексного социалистического соревнования моряков и портовиков, обеспечили досрочную обработку всех судов, прибывших в августе в Одесский порт. Пароход «Ижора» был разгружен за 17 часов вместо 40 по плану. Пароход «Караганда» был разгружен досрочно на 31 час 30 мин.

Опыт работы Одесского порта по стахановскому плану мы переносим и в другие черноморские порты. Введение этого ценного начинания во всех портах несомненно даст возможность значительно сократить время грузовых операций, увеличить оборачиваемость судов, что и явится дополнительным резервом в борьбе за досрочное выполнение плана перевозок.

В. МАТУЗЕНКО,
заместитель начальника политотдела Черноморского пароходства.

Творческая инициатива

Сорок четыре стахановца механического цеха завода имени X годовщины Октябрьской революции в июле текущего года выполнили свои пятилетние планы.

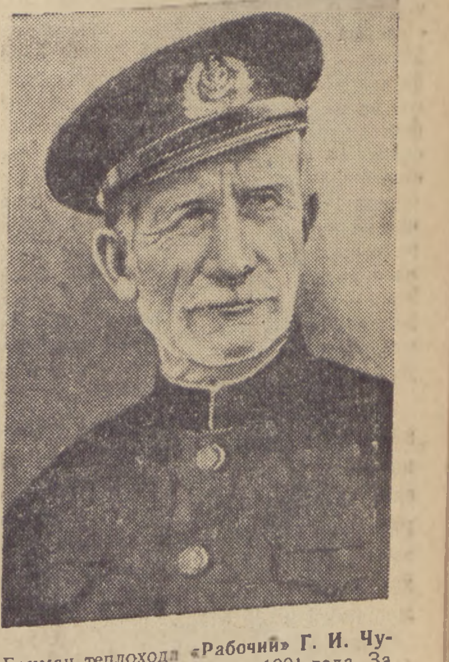
Токарь тов. Омельченко славится высокой производительностью труда. Его обычная выработка часто достигает 400—500 проц. Сейчас он работает в счет 1956 года. Слесарь тов. Харитонов, строгальщик тов. Лапшов, фрезеровщик тов. Позднышев и токарь тов. Заварин также намного обогнали время. Все они продолжают работать в счет 1955 года.

Для достижения такой высокой выработки стахановцы механического цеха проявили много творческой инициативы, дали ряд рационализаторских предложений. Так, тов. Заварин применил особое приспособление для проточки шайб, в результате чего вдвое ускорил их обработку.

В. БОРИСОВ.

РЕЙС В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

БОРТ ТЕПЛОХОДА «СТАЛИН». **(По радио).** Работая в третьем квартале по стахановскому плану, экипаж теплохода «Сталин» добился хороших трудовых успехов. Моряки досрочно завершили квартальный план перевозки грузов, сэкономили много топлива и смазочных материалов. Сейчас танкер вышел в сверхплановый рейс в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.



Боцман теплохода «Рабочий» Г. И. Чупеев плавает на Каспии с 1901 года. За отличную работу он награжден правительством орденом Ленина.

Фото Б. Боровских.

По почину экипажа парохода „Минск"

3.800 ЧАСОВ НА СЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

АСТРАХАНЬ. **(Наш корр.).** На судах Рейдтанкера широко развернулось соревнование в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Моряки решили выполнить годовой план нефтеперевозок к 25 октября.

Свои обязательства моряки подкрепляют стахановским трудом: сентябрьский план перевозок суда Рейдтанкера «Урицкий», «Фридрих Энгельс», «Профинтерн», «ВЛКСМ», «Память тов. Войкова» и многие другие завершили за несколько дней до срока.

С неослабевающим под'емом идет на судах соревнование за экономию топлива и смазки, начатое по почину экипажа парохода «Минск». Теплоход «Профинтерн» работал на сэкономленном топливе 330 часов, теплоходы «Память тов. Войкова» — 216, «Урицкий» — 176 часов. С мая по октябрь суда Рейдтанкера проработали на сэкономленном топливе около 3.800 часов. Иными словами, 16 теплоходов в течение 30 дней плавали на сбереженном топливе и смазке.

НА СУДАХ САХАЛИНСКОГО ПАРОХОДСТВА

Замечательный почин экипажа парохода «Минск», положивший начало массовому стахановскому движению за экономию топлива и смазочных масел, находит горячую поддержку среди моряков Сахалинского пароходства.

Моряки парохода «Алтай» за восемь месяцев сэкономили 210 тонн угля и 421,3 кг смазочных материалов, что позволило им работать 9,2 дня на сэкономленном топливе и смазке. За истекшие шесть месяцев моряки «Баскунчака» работали на сэкономленном угле и смазке четверо суток. Большой экономии добились суда «Нарва», «Эрнст Тельман», «Амур».

Только в первом полугодии последователи «Минска» работали около 30 ходовых суток на сэкономленном топливе и смазочных материалах и сделали более 6.000 миль.

Подготовка к выборам в местные Советы

ПЕРВЫЕ БЕСЕДЫ

В Одесском порту агитаторы тт. Коцарко, Хаит, Шинкарь и другие провели беседы о предстоящих выборах в местные Советы. Они рассказали портовикам о великих стройках коммунизма, о развернувшемся социалистическом соревновании в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции за досрочное выполнение производственных заданий.

Агитационную работу среди населения и семей портовиков ведут стахановец-крановщик тов. Пышняк, производитель работ тов. Калюжный, старшая таксировщица тов. Глухенькая.

Расширяется работа портового агитпункта, в котором установлены ежедневные дежурства агитаторов.

АГИТАТОРЫ У ИЗБИРАТЕЛЕЙ

АРХАНГЕЛЬСК. **(Наш корр.).** В Архангельском порту началась подготовка к выборам в местные Советы. Агитаторы раз'ясняют избирателям Положение о выборах в местные Советы, рассказывают о великих стройках коммунизма.

Парторганизацией управления порта пополнен состав агитколлектива. Проведено инструктивное совещание с агитаторами.

По Советской стране

Большой трудовой под'ем

ЛЕНИНГРАД. (ТАСС). 6 октября, на десять дней раньше установленного срока, завод «Электрик» выполнил почетный заказ: шесть электросварочных агрегатов и 10 трансформаторов отгружены в адрес строительства Куйбышевской гидроэлектростанции.

Досрочное выполнение заказа — результат вдохновенного труда всего коллектива. Постановления правительства о великих стройках коммунизма вызвали небывалый трудовой под'ем.

Больших трудовых успехов добился в соревновании агрегатный участок. Творческая инициатива стахановцев позволила значительно повысить выработку. Средняя производительность агрегатного участка достигла 180 — 200 процентов задания.

Высокопроизводительные механизмы

ХАРЬКОВ. (ТАСС). В беседе с корреспондентом ТАСС управляющий трестом «Южстроймеханизация» Г. С. Подольский рассказал:

— Южные заводы строительного и дорожного машиностроения только за последние дни отправили в адрес «Куйбышевгидростроя» десятки скреперов, транспортеров, автокранов, агрегатов для изготовления шлакового кирпича и другие механизмы.

В научно-исследовательских институтах и заводских конструкторских бюро разрабатываются новые высокопроизводительные механизмы. Производство ирригационных экскаваторов для рытья каналов осваивает киевский завод «Красный экскаватор». На харьковских заводах «Дормашина», «Строймашина», «Красный Октябрь» и «Электроинструмент» проектируются новые мощные тракторные скреперы производительностью в пять раз выше существующих, бульдозеры, самоопрокидывающиеся краны.

Камчатская область. Один из многочисленных источников в долине реки Озерной носит название «Гейзер-часы». Замечателен он тем, что регулярно, через каждые 4 минуты, из земли на высоту около метра бьет кипящая струя воды.

Фото С. Крапивницкого. (ТАСС).

1.500 КИЛОМЕТРОВ ПО ЗАПАДНОМУ ТЯНЬ-ШАНЮ

ЛЕНИНГРАД. (ТАСС). Сюда с западного Тянь-Шаня возвратились участники экспедиции Ботанического института имени В. Л. Комарова Академии наук СССР. Ученые прошли 1.500 километров в горных условиях, провели обширные наблюдения и выявили ценные виды дикорастущих плодово-ягодных культур и кормовых трав.

В Ленинград доставлено более пяти тысяч гербарных листов дикой флоры для коллекций Ботанического института.

Пшеница за 57-й параллелью

ИРКУТСК. (ТАСС). В колхозах Усть-Кутского района, расположенного за 57-й параллелью, озимую пшеницу раньше никогда не сеяли, теперь колхозник сельхозартели «Новая жизнь» Герой Социалистического Труда Л. М. Игнатьев работает здесь над выведением местного сорта озимой пшеницы.

Почин передовика подхватили и другие новаторы колхозов. В этом районе когда-то славился стародавний народный сорт яровой пшеницы «Астралка», но впоследствии он был утерян. По инициативе колхозницы Елены Трифоновой в сельхозартели «Вперед» решили восстановить этот сорт и переделать его в озимый. Колхозницы вручную отобрали из снопов яровых культур изредка встречающиеся колосья «Астралки». Отобранные 200 килограммов семян посеяны под зиму.

Высевая яровые сорта сначала в поздние, а затем в более ранние сроки, можно превратить их в озимые.

Лесозащитная станция

МАРТУНИ (Армянская ССР). (ТАСС). Взгляду человека, не бывавшего на озере Севан всего несколько месяцев, представляется необычайная картина: озеро уменьшилось, высвободив тысячи гектаров земель, которые широким кольцом опоясывают берега. Веками дремавшие воды Севана сейчас приводят в действие турбины гидростанций, орошают большие массивы плодородных земель.

Для облесения освободившихся от воды берегов Севана в районе Мартуни, на высоте 2000 метров над уровнем моря, строится высокогорная лесозащитная станция. Сюда подвозятся строительные материалы, лесопосадочные и посевные машины, тракторы. У западных берегов озера тракторы подготовляют почву — здесь будет посажено леса 150 гектаров.

Станция закладывает дендрарий. В ближайшие пять лет в парке будет собрано более ста пород декоративных, плодовых и древесно-кустарниковых пород.

На берегах Севана ежегодно в течение 20 лет лесные массивы будут увеличиваться на 1000 гектаров. На огромной высоте среди гор рядом с дубом, кедром, ясенем зацветут абрикосы, вишня, черешня, слива.

Разведение рыбы

ТЕПЛОЕ ОЗЕРО (Хабаровский край). (ТАСС). В обрамлении лесистых сопок сверкает на солнце зеркальная поверхность небольшого озера. Оно недаром названо теплым: озеро не замерзает даже в самые суровые дальневосточные морозы. Горячие ключи, бьющие со дна, поддерживают температуру воды выше одного градуса тепла.

Теплое озеро — естественное нерестилище. Каждый год из Амура, по его притоку Бире, сюда устремляются для метания икры большие косяки лосося. Здесь находится рыборазводный завод.

Горячие дни сейчас на заводе — в разгаре осенний ход лосося. Рыбоводы уже заложили на инкубацию 5 миллионов икринок. Через 120—125 дней из икринок появятся мальки, которые весной уйдут по Амуру в просторы Тихого океана.

На заводе проводятся важные научные исследования. Здесь работают сотрудники Амурского отделения Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии, изучающие возможности приближения искусственного рыбоводства к естественным условиям.

Боцман советского судна

Беседа об уставах, действующих на флоте

«Боцман, — сказано в Уставе службы на судах морского флота Союза ССР, — является непосредственным начальником палубной команды, которая обязана беспрекословно выполнять все его приказания. Боцман распределяет работу между лицами команды и следит за правильностью, точностью и быстротой ее выполнения».

Многие боцманы нашего флота прошли суровую морскую школу. Они приобрели богатый опыт плавания, хорошо изучили морское дело, быстро и умело справляются с различными судовыми работами. Более 50 лет плавает на судах морского флота боцман тов. Мельниченко, 14 раз завоевывал он первенство в соревновании по профессиям среди моряков Черноморского бассейна. 46 лет служит на морском флоте старейший боцман Северного бассейна, орденоносец тов. Киселев, работающий сейчас на пароходе «Степан Халтурин». Хорошо известно на флоте также имя боцмана теплохода «Краснодар» тов. Лобода. Это — заслуженные моряки, они в совершенстве овладели своим делом, правильно руководят работой палубных команд и содержат суда в образцовом порядке.

Роль боцмана на судне трудно переоценить. Хороший боцман отлично знает, как применять в разнообразных случаях морской практики тросы, блоки и различного рода снасти. В его руках спорится любая работа. Он сделает огон, кноп, сошьет чехол, сплетет кранец, быстро и ловко свяжет любой морской узел.

Когда в сложных условиях необходимо быстро спустить на воду шлюпку, пройти на ней на веслах или под парусом, как правило, за это дело с охотой берется боцман. «Если у меня не будет помощника, — говорит старейший капитан морского флота Михаил Яковлевич Сорокин, который много лет командует ордена Ленина ледоколом «Ермак», — я и сам могу за него отстоять вахту. Если у меня не будет буфетчицы, я сам могу сходить на камбуз или заправить койку; но вот без хорошего боцмана на судне мне трудно обойтись».

Уставом службы на судах морского флота Союза ССР на боцмана возложена обязанность регулярно проверять состояние корпуса судна, рангоут, такелаж, грузовое, якорное и рулевое устройства, льяла и льяльные сетки в трюмах, паела, рыбинсы и т. д. Он постоянно следит за тем, чтобы все палубное оборудование и инвентарь были исправны и готовы к действию. Боцман принимает непосредственное участие в наиболее ответственной погрузке и разгрузке тяжеловесных грузов.

Дел у боцмана на судне много. Если катер, баржу или другие плавучие средства, стоящие под бортом судна, через шпигатные отверстия попали нечистоты, в этом виноват боцман, так как на него возложено закрытие щитами всех отливных отверстий и шпигатов. Если пожарная шлюпочная или водяная тревога проходит на судне организованно, команда четко знает свои обязанности по расписанию, расположение пожарных кранов и спасательных средств и умеет ими пользоваться, если пожарный инвентарь находится в полном порядке и на своих местах, то это в первую очередь положительно характеризует боцмана. На него возложено уставом ознакомление всех лиц палубной команды с судовыми расписаниями, местонахождением противопожарных и спасательных средств и обучение моряков пользованию этими средствами. Боцман несет ответственность за сохранность имущества и противопожарного инвентаря. Он является на судне своего рода пожарным инспектором: принимает все меры по пожарной безопасности, следит за тем, чтобы легко воспламеняющиеся материалы не хранились рядом с керосином или бензином, чтобы моряки курили в специально отведенных для этой цели местах, чтобы строго выполнялись на судне противопожарные правила при производстве сварочных работ.

У хорошего боцмана всегда в надежном и легко доступном месте хранится достаточное количество аварийных материалов (цемент, доски, песок, скобы, болты и т. п.), в исправном состоянии содержатся пластыри и подкильные концы. В случае аварии боцман непосредственно руководит командой, принимает неотложные меры по спасанию судна.

Боцман должен быть рачительным хозяином, культурным и грамотным в морском деле человеком. Если, допустим, в каюте боцмана грязно, на палубе разбросаны окурки, нет мата или коврика, койка небрежно заправлена, в шкафу хранится грязная, сырая спецодежда, значит и на всем судне нет порядка. И это на самом деле так. Боцман парохода «Елец» не подает морякам хорошего примера, не требует от них четкого выполнения уставных обязанностей. И вот результат. В помещениях судна и на его палубе грязь, беспорядок, стоячий такелаж не протирован и в нужных местах не оклетневан.

На боцмана возложена обязанность при подходе судна к порту опробовать брашпиль, произвести смазку и убедиться в его исправности. Однако некоторые боцманы подчас забывают об этом. Подобная безответственность приводит, как правило, к плачевным последствиям. Примером может служить случай на пароходе «Спартак». Это судно потеряло якорь с восемью смычками якорь-цепи только потому, что боцман парохода тов. Юдич не выполнил требования устава. Он своевременно не заметил отсутствия шплинта у пальца ленточного стопора брашпиля, в результате чего и был потерян якорь.

Хороший боцман никогда не ограничится тем, что отдал и выбрал якорь по команде. Перед тем, как отдать якорь, он предварительно выяснит, на какой глубине и на каком грунте ляжет якорь. Во время стоянки на якоре лично убедится, хорошо ли он держит, не нужно ли потравить якорь-цепь или перенести якорь.

Боцман является организатором судовых работ. Как непосредственный начальник палубной команды он оказывает старшему помощнику капитана практическую помощь в решении всех вопросов повседневной службы. Через него старший помощник капитана осуществляет руководство палубной командой.

Боцман советского флота совсем не похож на боцмана судов капиталистических стран, который никогда не расстается с линьком. Боцман советского морского флота не только самоотверженно трудится, но и постоянно учится и культурно проводит свой досуг. Он непрерывно совершенствует свои знания, много читает политической, технической и художественной литературы. Боцманы советского флота строго соблюдают правила служебной вежливости с подчиненными. Отлично работает и руководит палубной командой боцман теплохода «Иосиф Сталин» тов. Кибалко. Тридцать раз завоевывал он первенство в соревновании по профессиям. Под его руководством матросы тт. Яковенко, Дворкин, Захарчук, Петросян, Галкин и другие систематически перевыполняют нормы. По-стахановски трудится также боцман танкера «Арарат» тов. Швец. Матросы тт. Плаксин, Гудима, Григоренко и другие под его руководством добиваются высоких трудовых показателей. На пароходе «Советская Буковина» успешно выполняют свои социалистические обязательства члены палубной команды во главе с боцманом тов. Бабушкиным. Он хорошо организовал соревнование моряков. Матросы всегда содержат судно в образцовом порядке, что неоднократно отмечалось при инспекторских осмотрах. Палубная команда парохода «Петрозаводск» под руководством боцмана тов. Соловьева не раз завоевывала первенство в социалистическом соревновании. Хорошо выполняет свои служебные обязанности экипаж парохода «Селенга». Среди лучших стахановцев этого парохода—боцман тов. Афанасьев. Этот перечень можно значительно продолжить.

Хороший боцман никогда не допустит, чтобы к моменту ремонта судна на палубе накапливалось много различных работ. Он принимает все меры к тому, чтобы каждый дефект был своевременно устранен в процессе эксплоатации судна. Получил повреждение планширь, — он тут же судовыми средствами будет отремонтирован; погнулись релинги, — их сразу выправят и т. д.

Во время ремонта судна палубная команда во главе с боцманом значительную долю ремонтных работ по палубе принимает на себя, снижая этим самым стоимость и сроки ремонта. Так, моряки парохода «Тимирязев» под руководством боцмана тов. Кокарева во внеурочное время забетонировали все верхние деки трюмов, удалили многослойную ржавчину в льялах, цепных ящиках, в туннеле гребного вала и выполнили целый ряд других работ. Под руководством боцмана парохода «Славянск» тов. Ромоданова моряки во время стоянки судна в доке очистили подводную часть судна, что повысило его скорость на полмили в час.

Среди боцманов морского флота немало стахановцев-новаторов, которые своими ценными изобретениями и рационализаторскими предложениями помогают экипажам судов успешно решать свои задачи. Например, боцман теплохода «Краснодар» тов. Лобода усовершенствовал вооружение грузовых стрел. Это облегчило работу палубной команды. Боцман парохода «Отто Шмидт» тов. Мелешин разработал оригинальный способ реконструкции люковых крышек грузовых трюмов. Реализация этого изобретения не требует больших затрат и вместе с тем дает большой производственный эффект. Боцман парохода «Белоостров» тов. Михайлов разработал проект захватного приспособления для погрузки автомашин. Только в стране социализма возможно такое развитие творческой мысли, инициативы и прогресса.

Советский боцман в трудную минуту, каких немало бывает в плавании, всегда вместе с палубной командой выполняет любое ответственное и опасное задание. Однажды во время шторма при сливе груза горючего на Евпаторийском рейде затонул грузовой шланг. Не считаясь с опасностью, боцман танкера «Мангышлак» тов. Цыганков вместе с палубной командой быстро поднял шланг со дна моря. Слив горючего был обеспечен, и танкер, своевременно закончив разгрузку, без опоздания вышел в море. А вот другой пример. При следовании из Баку в Астрахань теплоход «Багиров» попал в шторм. Сильная бортовая качка ослабила крепление палубного груза. Команда во главе с боцманом тов. Носковым закрепила груз и благополучно доставила его по назначению.

О достоинствах боцмана судят не только по его личному поведению, но и по состоянию дисциплины среди подчиненной ему палубной команды. Боцман не только сам обязан отлично знать свое дело и уставы, он должен также обучать этому своих подчиненных, воспитывать у них любовь к морю, к своей профессии. В качестве примера можно привести боцмана парохода «Вологда» тов. Гатятулина. Он не только сам хорошо знает свое дело, уставы и отлично работает, но и вместе со всем начальствующим составом правильно воспитывает умелых, мужественных и дисциплинированных моряков, повышает их морскую культуру.

Однако некоторые боцманы еще мало уделяют внимания такому важному вопросу, каким является воспитание моряков. К числу таких боцманов можно отнести боцмана танкера «Волганефть» тов. Погребец. Прекрасно зная свое дело, тов. Погребец не усвоил сложную науку воспитания моряков. Недостаточно он также работает и над собственным политическим ростом, а начальствующий состав, партийная и профсоюзная организации не помогают ему исправить эти существенные недостатки. На некоторых других судах капитаны и их помощники, партийные, профсоюзные и комсомольские организации не вникают в работу боцманов. Больше того, некоторые старшие и первые помощники капитана вместо умелого руководства, помощи и всемерного поощрения разумной инициативы боцманов зачастую без надобности вмешиваются в их прямые обязанности, принимают на себя их производственные и воспитательные функции. Очень хорошо, когда капитан и его помощники часто беседуют с членами команды. Но если они в любом случае и по любому поводу обращаются непосредственно к членам палубной команды, минуя боцмана, то это не может не отразиться на авторитете боцмана. Привыкнув к постоянной опеке со стороны вышестоящих начальников, некоторые боцманы могут утратить чувство личной ответственности за свое дело и за состояние воспитательной работы среди палубной команды. Капитан и его помошники не должны забывать о том, что именно боцман является непосредственным начальником палубной команды. Это позволяет ему глубоко знать способности, интересы и запросы каждого моряка, иметь ясное представление о его моральных качествах, настроениях, индивидуальных особенностях, положительных и отрицательных чертах характера.

Кичливость не к лицу советскому боцману. Его всегда характеризуют скромность, благородство и простота. В лице боцмана палубная команда всегда видит пример для подражания. Чем выше авторитет боцмана, чем безупречнее его поведение, тем сильнее и активнее он воздействует на формирование высоких морских качеств у своих подчиненных. Всякая недисциплинированность, отступление от уставных требований наносят большой ущерб делу.

Уровень дисциплины и организованности среди палубной команды — верное мерило авторитета боцмана и его влияния на команду. Поэтому боцман нашего флота должен обращать особое внимание на дисциплинарную практику. Хотя Устав о дисциплине работников морского флота СССР предоставляет боцману право сделать своему подчиненному лишь устное замечание, однако нет и не должно быть случаев, чтобы без представления или непосредственного участия боцмана на подчиненных ему лиц накладывалось дисциплинарное взыскание или об'являлось поощрение. Все представления палубной команды к поощрениям и дисциплинарным взысканиям должны исходить от боцмана. Это не только укрепляет его авторитет среди палубной команды, но также исключает возможные ошибки, которые иногда допускаются на наших судах при оценке того или иного моряка. Трудно допустить, чтобы кто-либо другой мог лучше знать и оценить каждого из членов палубной команды, чем боцман. В качестве положительного примера можно привести деятельность одного из старейших работников Черноморского бассейна боцмана парохода «Сухона» тов. Бабич. Это отличный производственник и прекрасный воспитатель молодых моряков, к которым он так же требователен, как и к себе. В нужных случаях он делает представления старшему помощнику капитана, и на членов палубной команды накладываются взыскания. Не забывает тов. Бабич и о поощрениях, используя их как сильный рычаг в воспитательной работе. Немало моряков получило поощрения и награды по его представлению. И не случайно его многочисленные ученики, как правило, отлично работают на большинстве судов Черноморского бассейна. Многие из них уже стали штурманами. Они с гордостью рассказывают о том, как плавали и учились морскому делу у требовательного боцмана тов. Бабич.

Партийные и профсоюзные организации, начальствующий состав судов, руководители пароходств и Министерство морского флота повседневно наблюдают за работой боцманов, отмечая их достижения. Так, например, по решению комитета плавсостава Черноморского сухогрузного и нефтеналивного пароходств занесены в книги почета и награждены почетными грамотами победителей в соревновании по профессиям боцманы парохода «Петродворец» тов. Голянд и теплохода «Серго» тов. Шонидзе, парохода «Славянск» тов. Ромоданов, парохода «Караганда» тов. Животовский, теплохода «Москва» тов. Кадук, теплохода «Кремль» тов. Терещенко и другие. В книгу почета Балтийского пароходства занесены имена отличных боцманов тт. Пхитишвили и Кондакова, завоевавших первенство в социалистическом соревновании по профессиям в течение первой половины 1950 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1950 года в связи с десятилетием образования Эстонской ССР и достигнутыми успехами в деле восстановления и развития промышленности, сельского хозяйства, науки, культуры и искусства была награждена группа передовых людей республики и в числе награжденных—боцманы морского флота. Орденом Трудового Красного Знамени награжден боцман тов. Кубус, медалью «За трудовое отличие» награжден боцман тов. Мейус. За выполнение заданий Родины орденом Трудового Красного Знамени награжден боцман морского флота тов. Шега и т. д.

Трудовую вахту мира несут сейчас моряки советского флота. Боцманы наших судов — в первых рядах борцов за мир. Боцман теплохода «Крым» тов. Кулинич первый поставил свою подпись под Стокгольмским Воззванием. С большим патриотическим под'емом трудится в дни вахты мира экипаж парохода «Николаев». «Все советские люди, — сказал боцман тов. Цригода, — стоят за мир. На угрозы врагов мира моряки ответят новыми трудовыми успехами на благо нашей любимой Родины!». И моряки подкрепляют свою борьбу за мир практическими делами. Экипаж танкера «Ялта», став на вахту мира, систематически перевыполняет задания, перевозит сверхплановый груз. Лучшим стахановцем этого судна является боцман тов. Ковальчук.

При вручении экипажу буксирного парохода «Помор» премии ВЦСПС и вымпела Министерства морского флота с большой речью выступил боцман тов. Соглаев. Он сказал, что присуждение экипажу почетного вымпела вызвало у моряков еще большее стремление к новым успехам. Команда единодушно приняла новые, повышенные социалистические обязательства. Сразу же после митинга «Помор» вышел в рейс и вместо одного плота по норме взял на буксир два плота.

Боцманы советского флота — горячие патриоты советской Отчизны. Стахановским трудом они укрепляют могущество своей великой Родины, борются за мир во всем мире.

М. ПЕТРОВ,
капитан дальнего плавания.

Знатный стахановец Мурманского порта бригадир грузчиков **П. Веселов**. Его бригада ежемесячно выполняет полторы нормы. Фото К. Моисеева.

Письма в редакцию

С ЛЕГКОЙ РУКИ АВТОРА БРОШЮРЫ

Издательство «Морской транспорт» выпустило брошюру А. Цейтлина об оплате труда работников морского флота. К сожалению, в брошюре допущены неточности, которые создают путаницу в начислении заработной платы. Например, в приказе народного комиссара морского флота № 102 от 5 июня 1942 года говорится, что неосвобожденным руководителям бригад грузчиков за организацию и руководство работой бригад должно выплачиваться дополнительно до 20 проц. заработной платы. Это значит, что, чем выше выработка бригады, тем больший процент дополнительной оплаты должен получить бригадир.

Однако тов. Цейтлин в своей брошюре пишет, что бригадиру за организацию и руководство работой грузчиков нужно дополнительно платить 20 проц. от его зарплаты. Так тов. Цейтлин с легкой руки ввел уравниловку в оплату труда руководителей бригад грузчиков без учета того, хорошо ли, плохо ли работает та или иная бригада.

Д. МЕЩЕКУРОВ,
инженер по труду и зарплате Таганрогского порта.

ВМЕСТО ДЕЛОВОЙ ПОМОЩИ...

Гурьевское нефтеагентство пароходства Рейдтанкер из месяца в месяц не выполняет производственных планов. Казалось, руководители пароходства должны были обеспокоиться таким положением. Однако этого не произошло.

Недавно к нам в Гурьев приезжал в командировку заместитель начальника Рейдтанкера тов. Долбнин. Он выступил с речью, призвал наш коллектив усилить борьбу с недостатками, обещал свою помощь. Однако ничего конкретного он не предпринял для того, чтобы наладить работу. В результате морское агентство попрежнему не выполняет производственных заданий.

П. СЯТКИН,
начальник Гурьевского нефтеагентства Рейдтанкера.

По следам наших материалов

Морской агент пароходства Совтанкер в Херсоне тов. Малышев в своем письме в редакцию указывал на плохую работу диспетчеров Херсонского участка речного флота, выразившуюся в несвоевременной подаче речных судов под разгрузку морских судов, прибывающих в Херсон с грузом. В результате этого груз с танкера «Мангышлак» был выгружен по вине речников в береговые емкости.

Редакция направила это письмо в Министерство речного флота СССР.

Начальник Югофлота Министерства речного флота тов. Рылков признал факт выгрузки груза в береговые емкости грубым нарушением правил перевозок и на виновных лиц наложил административные взыскания.

Министерством речного флота даны указания диспетчерскому аппарату Херсонского участка об организации четкой оперативной связи с диспетчерами моря и своевременной подаче судов под разгрузку морских судов, прибывающих в Херсон.

ПРОТЕСТ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРАВИТЕЛЬСТВУ США

9 октября Заместитель Министра Иностранных Дел СССР А. А. Громыко принял посланника—советника Посольства США в Москве г. У. Барбура и передал ему следующую ноту, предварительно огласив текст ноты:

«Правительство Союза ССР считает необходимым заявить Правительству Соединенных Штатов Америки следующее.

8 октября в 16 час. 17 мин. по местному времени два истребителя военно-воздушных сил США типа «Шутинг-Стар» (F-80) грубо нарушили государственную границу СССР и, подойдя на бреющем полете к советскому аэродрому, расположенному на берегу моря, в районе Сухая Речка в 100 километрах от советско-корейской границы, обстреляли аэродром из пулеметов. В результате обстрела аэродромному имуществу нанесен ущерб.

В связи с этими провокационными действиями американских военно-воздушных сил, выразившимися в грубом нарушении американскими военными самолетами государственной границы СССР и в обстреле советского аэродрома, Советское Правительство заявляет Правительству Соединенных Штатов решительный протест.

Советское Правительство настаивает на строгом наказании лиц, ответственных за нападение на советский аэродром, и ожидает от Правительства США заверения, что им будут приняты необходимые меры к недопущению впредь подобных провокационных действий.

Советское Правительство считает необходимым заявить, что ответственность за последствия подобных действий со стороны авиации США ложится всецело на Правительство Соединенных Штатов Америки».

Г-н Барбур заявил, что по этому вопросу необходимо якобы иметь дело с Организацией Об'единенных Наций, поскольку в районе Кореи действуют вооруженные силы Об'единенных Наций. Под этим предлогом г. Барбур отказался принять ноту.

А. А. Громыко указал на совершенную необоснованность доводов г. Барбура, так как в ноте Советского Правительства речь идет об обстреле советского аэродрома самолетами военно-воздушных сил США, а не какими-то иными самолетами. Разумеется, ответственность за подобные провокационные действия должны нести американские военные власти, находящиеся под контролем правительства США.

В тот же день изложенная выше нота Министерства Иностранных Дел СССР была направлена американскому посольству в Москве.

Делегат моряков Заполярья

Многолюдно было в клубе мурманских моряков. По окончании рабочего дня сюда собрались работники управления пароходства, стахановцы судов, труженики береговых предприятий.

Собрание, посвященное выборам делегата на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира, открыто. На сцену поднялся капитан дальнего плавания тов. Иващенко. Он бывалый моряк. Работая на пароходах «Молотов», «Мурманск» и «Кама», тов. Иващенко побывал во многих заграничных портах, своими глазами наблюдал тяжелую, беспросветную жизнь трудящихся в капиталистических странах.

Взволнованно говорит тов. Иващенко о диких порядках, которые он видел в американских портах, о черной работе поджигателей войны. Сегодня американцы воюют в Корее. Кровожадные янки жгут жилища мирных людей, убивают женщин, стариков и детей.

— Мы протестуем против наглой американской агрессии в Корее. 16 октября в Москве открывается вторая Всесоюзная конференция сторонников мира. На эту конференцию я предлагаю послать лучшего стахановца нашего пароходства, верного сына Родины, воспитанника большевистской партии боцмана парохода «Мурманск» Мартина Наумовича Царева.

Кандидатуру тов. Царева горячо поддерживает и выступивший второй механик парохода «Ястреб» тов. Калбасов. Он говорит:

— Я знаю тов. Царева по совместному плаванию на пароходе «Мурманск». Он замечательный мастер своего дела. Его имя третий год не сходит с судовой доски почета. Тов. Царев является примером для всех моряков нашего пароходства.

Один за другим поднимаются на трибуну моряки. Выступают главный инженер пароходства тов. Чухманенко, капитан парохода «С. Перовская» тов. Зайцев и другие. В коротких, но ярких речах моряков слышится одно требование — заставить американских агрессоров прекратить войну в Корее, не допустить новой войны.

Капитан тов. Зайцев от имени своего экипажа просит тов. Царева передать делегатам второй Всесоюзной конференции сторонников мира о том, что моряки Заполярья и впредь будут с честью нести стахановскую вахту мира.

С большим патриотическим единодушием собрание моряков избирает М. Н. Царева делегатом на вторую Всесоюзную конференцию сторонников мира. В постановлении собрания говорится: «Моряки поручают своему делегату заявить на конференции сторонников мира, что трудящиеся Мурманского бассейна, занятые мирным созидательным трудом, зорко следят за происками поджигателей войны и повседневно новыми производственными победами крепят мощь и обороноспособность своей Родины».

И. СВИСТУНОВ.
МУРМАНСК. (Наш корр.).

Опыт передовых крановщиков— всем механизаторам

ВЛАДИВОСТОК. (По радио). Владивостокский порт оснащен передовой техникой, которой в совершенстве сумели овладеть крановщики. Портовики-рационализаторы вносят много ценных предложений, направленных на дальнейшее использование внутренних резервов, на лучшую организацию технологических процессов. Только за прошлый год они внесли около 150 рационализаторских предложений, которые позволили сэкономить более миллиона рублей.

Крановщик тов. Иванов в содружестве с инженерами произвел техническое усовершенствование в мощном портальном кране. Это дало возможность сократить цикл работы крана на 4 минуты и поднять производительность труда на 40 проц. Машинист парового крана тов. Фомин, применив новый метод ухода и эксплоатации своего крана, довел норму выработки до 234 проц. Машинист мостового крана тов. Сухотеплов применил новый технологический режим агрегата и добился максимального уплотнения рабочего времени. Благодаря применению одновременного совмещения под'ема, поворота и передвижения кабины он выполняет норму на 400 проц.

Лучшие крановщики-новаторы Владивостокского порта, правильно распределяя рабочее время и овладев передовыми методами работы, не только систематически перевыполняют задания, но экономят большое количество топлива, смазочных материалов и электроэнергии. Так, бригада крановщиков тов. Мороза, регулярно выполняя по две технические нормы, только за первое полугодие сэкономила столько топлива, что его хватило для работы крана в течение 12,5 смены. Бригада крановщиков тов. Петрова благодаря тщательному уходу за механизмами и применению рациональных стахановских приемов работы добилась большой экономии топлива, на котором отработала 14,5 смены.

Но способы эксплоатации кранов у каждого механизатора различные. Обобщению опыта работы лучших стахановцев порта и распространению методов труда инженера Ковалева было посвящено состоявшееся на-днях заседание технического совета порта.

По стахановскому плану

Экипаж танкера «Тендра» активно участвует в предоктябрьском социалистическом соревновании. Работая по стахановскому графику, моряки теплохода перевыполнили сентябрьский план, перевезли сверх задания много груза, сэкономили 10 проц. жидкого топлива и 2,5 проц. смазочного материала.

Матросы произвели много ремонтных работ. Они очистили от ржавчины и покрасили корпус судна, надстройки и палубные механизмы. При этом особенно отличились матросы тт. Федорченко, Гудыма, Бондарь, Шапошников, Горький и Кучиа.

Сейчас на судне закончены монтаж, установка и испытание нового прибора (танкомера), который даст возможность без вывода танкера из эксплоатации производить точную градуировку грузовых и других емкостей.

А. МЯСНИКОВ,
секретарь партийной организации.

500 циклов за смену

В Холмском порту несет стахановскую вахту бригада крановщиков, возглавляемая Михаилом Ивановичем Михайловым. Вначале, несколько лет тому назад, Михайлов работал бригадиром монтажников портальных кранов. Он умело руководил бригадой. Преодолев ряд трудностей, монтажники раньше планируемого срока сдали в эксплоатацию три портальных крана. Новая техника заинтересовала Михайлова. Он твердо решил освоить профессию крановщика. Начались дни кропотливой учебы. Но вот, наконец, он в кабине крана, у пульта управления. Как зачастую бывает, Михайлов испытал первые неудачи: то кран становился непослушным, то грейфер раскачивался, то груз поднимался рывками. Но крановщик знал — это временное явление, успех придет, было бы к тому желание.

Прошел месяц, другой. О новом крановщике отзывались положительно. Он стал перевыполнять технические нормы, грамотно обслуживать кран. Вскоре Михайлову поручили руководить бригадой крановщиков. Посоветовавшись с механиками и инженером, он разработал детальный план организационно-технических мероприятий, направленных к тому, чтобы вся бригада стала стахановской, способной выполнять повышенные обязательства. Техническая учеба прочно вошла в быт крановщиков и дизелистов, они научились устранять дефекты механизмов своими силами, без вывода крана из эксплоатации. Крановщики Бондаренко, Столяров, Рыбалкин применили новый режим ухода за каждым механизмом. В этом им помог богатый опыт работы механизаторов Никиты Беспалого и Константина Шарапова. 450 тонн переработанного груза за смену стали у них обыденным явлением. Смена же самого Михайлова вырабатывала до 500 тонн за 8 часов. Но Михайлов не мог мириться с отставанием других смен и подолгу задерживался после работы, чтобы помочь крановщикам, указать им, какие недостатки мешают работать более производительно.

— Крановщик, — говорит тов. Михайлов, — обязан «чувствовать» вверенный ему кран, знать все его капризы, культурно управлять им.

Ошибки, которые допускали отдельные крановщики в работе, он рассматривал как свои собственные. Однажды крановщик Столяров оборвал антенну на пароходе «Леонид Красин», пробил грейфером деки носовых трюмов. Ремонт повреждений вызвал непроизводительные простои судна. Михайлов, собрав крановщиков, рассказал им, почему это произошло, и потребовал более внимательного выполнения своих обязанностей.

Работая по методу Никиты Беспалого, Михайлов и его сменщики изо дня в день увеличивали производительность труда и намного перекрыли старые технические нормы. Тогда бригадир выступил с ценной инициативой. Михайлов призвал руководителей порта пересмотреть устаревшие технические нормы при переработке кранами сыпучих грузов. «Если в 1946 году, — писал он в газете, — крановщики выгружали за смену двухтонным грейфером 400—500 тонн угля, то в этом году наши стахановцы выгружают около 900 тонн. Это результат повысившейся технической культуры механизаторов, применения новых методов работы и внедрения рационализации».

Предложение стахановца Михайлова о пересмотре старых технических норм, которые тормозят дальнейшее движение вперед, получило в порту самую горячую поддержку. После этого в порту еще шире развернулось соревнование за высокую производительность труда. Инженеры разработали мероприятия по обеспечению кранов необходимыми запасными частями, материалами.

Крановщики, принявшие механизмы на социалистическую сохранность, во-время выявляют дефекты, своими силами производят мелкий ремонт.

Новые технические нормы, по которым сейчас работают механизаторы Сахалина, бригада Михайлова перевыполняет на 50 и более проц. Но Михаил Иванович не останавливается на достигнутых успехах. Сейчас он по методу инженера Ковалева организовал широкое изучение новаторских приемов труда. Теперь кран, который обслуживает тов. Михайлов, работает быстрее других. Производственный цикл его сокращен до 45 секунд. За смену агрегат делает 500 под'емов. Это рекорд, которого еще никто не достигал в Холмском порту.

П. ФРОЛОВ.

НА ПУТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Рассказы об опыте новаторов Ленинградского порта

Коллектив Ленинградского порта повседневно борется за все новое, передовое, прогрессивное. Погрузочно-разгрузочные работы в порту механизированы на 93 проц. Силами конструкторов и стахановцев порта в портовых мастерских создан ряд оригинальных механизмов.

В прошлом году новаторы порта дали государству более миллиона рублей экономии. Каждый десятый портовик сейчас является рационализатором производства.

Плодотворные результаты дает крепнущее изо дня в день творческое содружество людей науки и производства, инженеров и стахановцев. Борьба за технический прогресс родила новые формы социалистического соревнования: портовики ремонтируют механизмы своими силами, берут их на социалистическую сохранность.

Ленинградский порт успешно выполняет производственную программу, добивается большой экономии средств. Об опыте борьбы портовиков за технический прогресс рассказывается на этой странице.

В содружестве с учеными

Беседа с главным инженером Ленинградского порта тов. Г. СОБОЛЕВЫМ

В своем письме великому вождю товарищу Сталину ленинградцы дали слово крепить творческое содружество работников науки и производства, способствовать дальнейшему техническому прогрессу. В Ленинграде немало научно-исследовательских и учебных заведений морского флота, располагающих большими научными силами. Немало смелых новаторов производства и в коллективе Ленинградского порта. В тесном содружестве они борются за всемерное развитие скоростных методов погрузо-разгрузочных работ, за внедрение новой передовой техники, за высокую производительность труда.

Творческое содружество работников науки и производства за последний год принесло немало положительного в нашей работе. Организационно это содружество у нас оформлено следующим образом. Коллективы отдельных производственных участков порта заключили договоры с коллективами научных работников Центрального научно-исследовательского института морского флота по совместной разработке скоростных методов погрузки и разгрузки судов, механизации трудоемких работ, улучшению технической эксплоатации механизмов, внедрению хозрасчета и т. д. Подобные договоры о содружестве заключены и с работниками Морсудопроекта, Ленморпроекта.

Чтобы установить более тесный деловой контакт с работниками науки, чаще обмениваться мнениями по отдельным вопросам, мы проводим совместные научно-технические совещания. Так, например, на совместном заседании сектора механизации Центрального научно-исследовательского института морского флота и технического совета порта с участием многих механизаторов и эксплоатационных работников были обсуждены вопросы технической эксплоатации под'емно-транспортных машин.

Доктор технических наук тов. Ляхницкий принимал участие в обсуждении задания на проектирование реконструкции некоторых причалов нашего порта. Профессор тов. Ярошевский активно участвовал в обсуждении методов восстановления отбойных рам в некоторых районах порта.

Мы провели также производственно-техническую конференцию инженерно-технических работников и стахановцев порта совместно с научными работниками ЦНИИМФ'а, Ленморпроекта, Морсудопроекта, Академии морского флота. На этой конференции было заслушано и обсуждено пять докладов по вопросам механизации, новой технологии и об опыте работы старшего механика Константина Шарапова и бригадира тов. Ястребкова. Конференция разработала мероприятия по дальнейшему укреплению творческого содружества работников науки и производства.

Решения конференции мы положили в основу плана организационно-технических мероприятий по внедрению новой техники.

В каждом договоре мы конкретно указываем, кто из научных работников и по каким вопросам вступает в содружество с работниками порта, сроки разработки тех или других тем, какая взаимная помощь будет оказана для достижения поставленной цели. Выполнение этих договоров часто проверяется на совместных совещаниях и конференциях.

В творческом содружестве с научными учреждениями принимают участие двадцать инженеров порта. Наиболее тесная производственная связь установлена между работниками отдела механизации порта и сектора механизации Центрального научно-исследовательского института морского флота.

Кандидат технических наук инженер ЦНИИМФ'а П. Струков совместно с инженером порта тов. Оглоблиным разработал проект легкого переносного транспортера для трюмной перевалки массовых грузов. В порту были сконструированы и построены турбопульт для погрузки сыпучих грузов, полноповоротный аккумляторный кран и другие механизмы, многие из которых уже внедрены в производство.

Большую помощь оказали механизаторам порта инженер М. Морозов, научные сотрудники П. Самойлович, Б. Лантш и другие. Они разработали карту смазки кранов и машин гаража внутрипортового транспорта, составили графики профилактических ремонтов механизмов, провели испытание деталей механизмов на износ, помогли завести учет сроков службы узлов и отдельных деталей механизмов. Чтобы приблизить свою научную работу к производству, ЦНИИМФ с нашей помощью создал в порту экспериментальную лабораторию под'емно-транспортного оборудования.

Инженер тов. Морозов, будучи руководителем сектора механизации, оказал большую помощь новатору производства старшему механику Константину Шарапову в разработке и внедрении его метода длительной эксплоатации механизмов без ремонта.

Успешно налажено содружество с учеными в механической мастерской порта. Коллектив мастерской заключил договор с научными сотрудниками сектора технологии судостроения и судоремонта ЦНИИМФ'а. Благодаря помощи научных работников во главе с доктором технических наук К. Гусельщиковым в механической мастерской нагревательные печи оборудованы термопарами и гальванометрами, налажена качественная термическая обработка инструментов и материалов, оборудован гальванический цех, разработана технология электронагрева и закалки рессор и отдельных деталей.

Коллектив электрогаража благодаря тесному содружеству с научными работниками ЦНИИМФ'а тт. Грибоедовым и Самойловичем успешно разрешил ряд вопросов улучшения технической эксплоатации электротранспорта.

Творческое содружество с работниками науки дало порту много полезного для дела. Мы внедрили в производство целый ряд новых механизмов и захватных приспособлений и улучшили технологию обработки судов.

Развернулось творческое содружество внутри коллектива порта. 97 инженеров и техников порта заключили индивидуальные договоры по творческому содружеству. Стахановцы и мастера механической мастерской заключили индивидуальные договоры с конструкторами отдела механизации. Бригадир слесарей тов. Парфенов, например, имеет договор о содружестве с инженером-конструктором тов. Кондратьевым. Выполняя взаимные обязательства, они полностью изжили брак и значительно повысили производительность труда бригады. Начальник конструкторского бюро инженер тов. Николаев оказывает большую помощь изобретателю тов. Лукашунас. С помощью инженерно-технических работников механическая мастерская значительно улучшила качественные показатели своей работы.

Инженеры технического отдела тт. Овчинникова, Бутенко, Третьякова оказывают помощь коллективам ремонтно-строительной конторы и транспортного отдела.

Начальник транспортно-экспедиционной конторы тов. Отрепин оказывает помощь работникам склада. По его советам работники склада увеличили емкость складской площади, стали более культурно перерабатывать грузы.

Хорошо работает транспортный отдел. В полугодовом техническом осмотре автотранспорт порта занял передовое место в городе. Значительно возросло число шоферов-стотысячников, которые прошли на своих машинах более 100 тысяч километров без капитального ремонта. Среди транспортников много рационализаторов. Эти успехи стали возможны благодаря помощи инженера тов. Яновского и техников транспортного отдела, оказывающих большую помощь новаторам производства.

В порту зародилась замечательная инициатива: шефство отдельных инженеров и техников над бригадами грузчиков. Диспетчер тов. Матвеенко, взяв шефство над отстающей бригадой грузчиков Филатова, обучил грузчиков передовым методам работы, ознакомил их с технологией перегрузочных работ. Бригада вышла в число передовых. Инициативу диспетчера-новатора поддержали многие инженеры и техники порта, их шефство над бригадами грузчиков дает много полезного.

Однако в организации творческого содружества в коллективе порта имеются еще недостатки. Заключенные договоры не проверяются и не всегда выполняются. За коллективом инженерно-технических работников порта в этом отношении имеется еще большой долг перед стахановцами, новаторами производства.

Машинам — заботливый уход

Ленинградский порт с каждым годом все больше и больше обогащается новыми механизмами. Мощные краны, автопогрузчики, внутритрюмные и перегрузочные машины, грейферы, транспортеры — все это поставлено на службу портовикам, создает условия для высокопроизводительного труда.

У механизаторов сейчас много хлопот, а главная забота состоит в том, чтобы хорошо освоить механизмы, продлить их бесперебойную работу. Мы задались целью не выводить из эксплоатации механизмы на капитальный ремонт в течение двух и более лет. За это сейчас борются механизаторы Ленинградского порта.

Прошло два года с тех пор, как мы взяли обязательство удлинить сроки службы механизмов без вывода их из эксплоатации для ремонта. За это время мы добились существенных результатов. В прошлую навигацию более 60 проц. кранов благодаря проводимым ежедневным контрольным осмотрам и профилактическому ремонту не были выведены из эксплоатации на зимний ремонт. В этом году уже более 70 проц. кранов и других механизмов не будет ремонтироваться. В нашем втором районе все портальные и полупортальные краны сейчас находятся в хорошем эксплоатационном состоянии и не нуждаются в зимнем ремонте.

Это — результат социалистического соревнования за лучшую техническую эксплоатацию механизмов. Только в прошлом году коллектив порта сэкономил от сокращения об'ема ремонтных работ более четырехсот тысяч рублей.

В навигацию этого года все крановщики повседневно занимались профилактическим ремонтом своих кранов, стремились усовершенствовать отдельные их узлы. В наших мастерских мы изготовляем сменные детали: шестерни, втулки, колонки вращения, болты разного диаметра и другие. В свободное от грузовых работ время крановщики вместе с электриками, слесарями под руководством сменных механиков делают переборки отдельных узлов, замену изношенных деталей, тросов, лент феррадо, колец, контактов, остекляют кабины кранов.

На большинстве кранов мы переделали тросы у подвесок гинь с зажимом на сплесни. Это дает возможность во много раз быстрей производить перефасовку с гинь на грейферы. На кранах также перенесены трапы, что обезопасило под'ем крановщиков в кабину крана.

На полупортальном кране № 149 крановщиком работает тов. Таранов. В прошлом году на кране плохо действовал ограничитель стрелы. Он решил устранить этот дефект: снял ограничитель и при его осмотре обнаружил износ рычага ограничителя. Электросварщик наварил рычаг, крановщик сам обработал сварку и поставил ограничитель на место — он стал работать исправно. Стахановец тов. Таранов заметил, что валик, поддерживающий грузовой трос, быстро изнашивается и обдирает трос. По совету механика он заменил валик роликом. Это предупредило преждевременный износ троса.

Сейчас тов. Таранов и его сменщица тов. Корягина взяли свой кран на социалистическую сохранность. По примеру экипажа моряков теплохода «Академик Крылов» на сохранность взяли свои краны 14 крановщиков. Эта инициатива подхвачена крановщиками других районов порта.

Хорошо ухаживая за механизмами, крановщики не забывают и о главном — выполнении производственной программы. Десятки крановщиков по почину передовых механизаторов морского флота обязались выполнить за навигацию по две годовые нормы. Многие из них с честью выполнили взятое обязательство. Три и более годовых норм выполнили крановщики тыловых кранов первого района тт. Гордеев, Колесниченко, Бикучев, Герасимов, Борисов и другие.

Механизаторы порта по примеру инженера Ф. Ковалева глубоко изучают передовой стахановский опыт. Недавно состоялось общепортовое совещание механизаторов. На совещании были обобщены производственные достижения передовых стахановцев. Машинист тов. Гордеев рассказал о том, как он добился выполнения двух годовых норм. Крановщик тов. Таранов, электрик тов. Гилюк, механик тов. Несговорова, инженер тов. Трофимов поделились опытом длительной эксплоатации механизмов без ремонта.

Для повышения квалификации крановщиков и подтягивания отстающих до уровня передовых в нашем районе созданы две стахановские школы. Школами будут руководить опытные механизаторы — старшая крановщица тов. Рыбина и механик тов. Павлов. Такие же школы созданы и в других районах.

Механизаторы порта будут совершенствовать методы ухода за механизмами, добиваться их лучшей технической эксплоатации.

К. ШАРАПОВ,
заместитель начальника группы механизации второго района.

Коммунисты-рационализаторы Ленинградского порта. На их счету десятки ценных предложений, давших порту большую экономию средств. На снимке (слева направо): бригадир электрослесарей гаража внутрипортового транспорта В. Титов, старший инженер отдела механизации Н. Трунов, прораб второго района И. Михайлов и старший механик первого района Е. Бабайкин. Фото Е. Россинского.

По новой технологии

Успех скоростной обработки судов зависит от тщательной подготовки механизмов и хорошо составленного плана грузовых работ. Глубоко продумать технологический процесс скоростной обработки судов — это значит предусмотреть все возможные задержки в работе, учесть каждую мелочь, которая может вызвать потерю полезного времени. Организации труда мы уделили особое внимание, научили бригадиров и механизаторов работать ритмично. Для подготовки под'ема груза из трюма мы стали широко применять судовые лебедки. Изготовили такой такелаж, который позволяет крановщикам при разнообразном грузе полностью использовать мощность кранов. На обработку больших трюмов мы ставим по два крана, выделяем лучшие бригады грузчиков, лучших крановщиков.

Хорошо организовав технологический процесс, портовики первого района за последние три-четыре года шагнули далеко вперед в деле скоростной разгрузки судов, добились увеличения производительности труда, намного снизили себестоимость переработки грузов. Так, по переработке основных грузов производительность труда увеличилась в три-четыре раза, цемента — на 627 проц., кирпича — на 45, мешкового груза — на 370, бочкового груза — на 300 проц.

При разгрузке трюмов важная роль принадлежит бригадиру грузчиков. От его умения, смекалки зависит успех. Однажды на теплоходе «Дмитрий Донской» прибыли длинномеры длиною от 13 до 20 метров, тогда как размеры люка трюма были 8×6,5 метра. Первые восемь часов работа шла очень медленно. Бригадир тов. Булавин после первого под'ема груза пришел к выводу, что такими приемами нельзя обеспечить выполнение люко-сменных норм. Тогда он применил целую серию канифас-блоков. Производительность труда поднялась до 171 проц. В результате бригада тов. Булавина сумела переработать за смену 216 тонн груза вместо 122 тонн по норме.

Два года назад кирпич укладывался на специальные площадки и отвозился в тыл. Там его разгружали вручную. Такая технология не оправдывала себя, требовала большого количества рабочей силы, удорожала себестоимость переработки груза. Суда разгружались медленно. Теперь мы выгружаем кирпич по такому варианту: в трюме укладываем его на специальную площадку, краном поднимаем на берег и отвозим на тягаче в тыл. Там кирпич снимается вместе с площадкой трехтонным автопогрузчиком на причал и укладывается пакетами в штабель. Новая технология дала экономии на одну тонну перерабатываемого груза 1 рубль 57 коп., увеличила производительность труда на 45 проц., на пять человек сократила число работающих в трюме грузчиков.

Цемент мы обычно грузили на площадку с кольцами, отвозили на тягачах в склад или под навес и там укладывали в штабель вручную. Производительность труда при этом составляла от 90 до 140 тонн на люко-смену. Теперь цемент мы выгружаем по варианту борт — причал. Пользуясь подштабельниками, мы предохраняем цемент от порчи. Во время дождей при помощи механизмов штабели с цементом быстро закрываются с'емными крышами. Это позволило нам отказаться от дорогостоящего транспорта, от закрытой складской площадки и в пять раз увеличить производительность труда на люко-смену при одном и том же количестве рабочих.

Сейчас мы внедряем на разгрузке цемента площадку с самооткрывающимся дном, предложенную рационализаторами тт. Лукашунасом и Расса. Это способствует еще большему росту производительности труда.

Разгрузка бочкового груза раньше производилась храпцами, надетыми на кольца. Этим такелажем грузчики вырабатывали от 110 до 150 тонн в смену на люк. Дважды измененный технологический процесс увеличил их производительность в три раза, то-есть позволил выгружать 465 тонн бочкового груза в люко-смену. Добились этого мы путем внедрения новой технологии: храпцы теперь надеваются на раму, которая не позволяет им закручиваться, как это получалось раньше. Рама дает возможность производить застропку в трюме в большом радиусе, без подкатки бочек.

На 320 проц. увеличилась производительность труда на переработке мешкового груза. Этому способствовало применение универсальной площадки, при помощи которой мы производим пакетную укладку грузов. Такой порядок работ дает большую экономию: отпала необходимость в перевалке груза при обработке железнодорожных вагонов.

Два года назад такие грузы, как свинец, алюминий, олово, медь и т. п., выгружались на обыкновенные площадки или в металлических ковшах, отвозились в тыл и там укладывались. Это требовало большого количества рабочих, увеличивало коэфициент перевалки грузов, удорожало себестоимость его переработки. Теперь такие грузы мы выгружаем непосредственно из трюма на стропе, отвозим их на тягачах в тыл или прямо укладываем на причале при помощи автопогрузчиков без перекладки в штабеля.

По новой технологии все суда обрабатываются досрочно с большой экономией сталийного времени. Пароход «Михаил Фрунзе» был разгружен на 19 часов 30 минут досрочно. Производительность труда каждого грузчика за смену составила 43 тонны, а в бригаде № 164, которой руководит тов. Воробьев, — 51,5 тонны. Пароход «Эльтон» с цементом вместо 43 часов по плану был разгружен за 23 часа. Теплоход «Капитан Гастелло» с оборудованием и цементом был обработан портовиками за 21 час 30 минут вместо 57 часов по норме. На разгрузке парохода «Белоруссия» с тем же грузом мы сэкономили 32 часа стояночного времени. Теплоход «Вильнюс» был разгружен за 40 часов при норме 88 часов. На разгрузке алюминия в чушках с парохода «Генерал Баграмян» мы добились производительности на люко-смену — 300 тонн. Сменные нормы грузчики выполнили в среднем на 174,3 проц., а крановщики — на 130 проц.

Опыт убеждает нас в том, что можно добиться еще лучших результатов. Пересмотрев свои возможности, мы нашли у себя новые неиспользованные производственные резервы, позволяющие экономить время на обработке судов. Мы решили за счет повышения производительности труда экономить на разгрузке судов столько времени, сколько необходимо на их погрузку. Свои планы мы проверили на деле. Нам предстояло разгрузить теплоход «Грибоедов» за 57 часов. Коллектив обработал его за 28 часов. От разгрузки получилась экономия 29 часов. Коллектив пятого района погрузил это судно за 22 часа. Теплоход, таким образом, ушел в рейс на много часов досрочно.

Таким же способом пароход «Белоруссия» был разгружен нами на 32 часа досрочно, а погружен за 28 часов. На разгрузке парохода «Академик Карпинский» мы сэкономили 19 часов сталийного времени, а погрузили судно за 17 часов 30 минут. На разгрузке парохода «Капитан Гастелло» было сэкономлено 35 часов 30 минут, а погрузка судна была произведена за 12 часов 40 минут.

Перед коллективом первого района порта стоят большие задачи по дальнейшему улучшению методов скоростной обработки судов. Есть возможности еще более увеличить производительность труда, улучшить качество переработки грузов. На-днях на районном рабочем собрании коллектив решил развернуть социалистическое соревнование в честь 33-й годовщины Великого Октября. Мы приняли на себя новое, повышенное социалистическое обязательство — выполнить годовой план переработки грузов к 1 ноября вместо 5 декабря — срока, ранее взятого по обязательству.

А. БОРИСОВ,
начальник первого района порта.

Технический совет порта

Выполняя принятые обязательства, коллектив Ленинградского порта значительно улучшил экономические показатели своей работы. Внедрен в производство ряд новых механизмов и захватных приспособлений: штивующий грейфер, новые образцы бочковых и ящичных захватов. Улучшена технология обработки судов. Выросло число рационализаторов.

Опыт показал, что большую роль в работе порта играет его технический совет — практический организатор творческого содружества работников науки и производства.

Технический совет в порту был организован в прошлом году. В каждом районе и хозяйстве порта созданы низовые технические советы, работающие под руководством общепортового совета. Предложения рационализаторов поступают сначала в низовой технический совет и там подвергаются детальному обсуждению. Если предложение признается ценным, оно передается на рассмотрение в технический совет порта.

Технический совет проводит свои заседания не реже двух раз в месяц, а по необходимости собирается и чаще. Тщательно готовится совет к своим заседаниям. Повестка дня заседания подготовляется в соответствии с планом совета, при этом учитываются пожелания и запросы отделов и хозяйств. По каждому рассматриваемому вопросу выделяется один или несколько оппонентов.

В состав совета входят главный инженер порта тов. Соболев (председатель), начальник механико-судовой службы вспомогательного флота тов. Поликарпов, начальник механических мастерских тов. Шорин, главный энергетик тов. Лебедев, начальник конструкторского бюро тов. Николаев, прораб тов. Михайлов и другие.

Кроме того, в работе технического совета принимают участие научные сотрудники ЦНИИМФ'а и других проектных организаций морского флота. Особенно активно работает научный сотрудник института инженер Е. Н. Грибоедов.

Круг вопросов, который обсуждается на техническом совете порта, широк и разнообразен. Большой интерес вызвала у рационализаторов проблема полной механизации внутритрюмных работ, являвшихся в порту самым трудоемким процессом. Технический совет заслушал на эту тему несколько докладов инженеров порта и научных сотрудников сектора механизации Центрального научно-исследовательского института морского флота.

При разгрузке судов с сыпучими грузами отнимала много времени подштивка груза из глубины трюма к просвету люка, которую приходилось делать вручную. Над механизацией этих работ задумались рационализаторы и изобретатели порта. В механической мастерской по проекту инженеров конструкторского бюро был изготовлен штивующий грейфер. Он намного облегчил труд грузчиков, но полностью штивку так и не механизировал.

В этом году порт приобрел две угленавалочные машины «С-153», изготовленные Свердловским заводом транспортного машиностроения. Машины вполне оправдали себя в порту. Каждая на штивке груза заменила 16 грузчиков. Теперь при разгрузке судов с углем коллектив Лесного мола некоторые трюмы разгружает с начала и до конца без участия грузчиков, с помощью грейфера и машины «С-153», которую обслуживает один человек. Таким образом новые машины полностью механизировали штивку угля в трюмах судов.

Большое внимание уделяет технический совет порта и механизации переработки кипово-ящичного груза. В центре внимания технического совета стоят также вопросы экономики и организации производства. Неоднократно на своих заседаниях технический совет обсуждал проблемы ускорения оборачиваемости оборотных средств, сокращения производственного цикла, внедрения хозрасчета, улучшения планирования.

По сравнению с прошлым годом оборачиваемость средств в порту ускорилась на один день, укрепился хозрасчет в механической мастерской, транспортном отделе, ремонтно-строительной конторе и других хозяйствах. Они стали работать рентабельно.

В ремонтно-строительной конторе на строительных работах применены переносные краны-укосины для подачи материалов через оконные проемы к месту работ. Строители нашли способы механизированного изготовления плинтусов, наличников, плотницкой обработки бревен.

Коллектив Ленинградского порта успешно справился с годовым планом переработки грузов в прошлом году, выполнив его ко Дню Сталинской Конституции. Было переработано много груза сверх плана. Порт дал государству более шести миллионов сверхплановых накоплений.

Новых успехов в скоростной обработке судов порт добился и в этом году. К 21 сентября коллектив порта уже выполнил годовой план на 75 проц.

В решении этих задач большую роль сыграли рационализаторы, стахановцы и новаторы производства, которые настойчиво боролись за технический прогресс в порту.

В. КУЛАКОВ,
секретарь технического совета порта.

165 рационализаторских предложений

Скоро исполнится двадцать лет, как я работаю в Ленинградском порту. В порту тогда еще не было такой механизации, как теперь.

Нам много пришлось работать над тем, чтобы облегчить труд грузчика. В 1931 году я предложил применить для разгрузки судов пеньковые сетки. Моя первая рационализация дала государству 135 тысяч рублей экономии в год. С тех пор я все чаще и чаще стал вносить рационализаторские предложения.

За последние годы мною было предложено много новых видов такелажа и приспособлений: стальные двойные стропы, бортовая сетка, самозатягивающийся строп, универсальная грузовая площадка с сетями и ряд других.

За 20 лет я внес 165 рационализаторских предложений.

Применение в порту в широких размерах механизации требует сейчас новых методов организации труда. У нас еще есть трудоемкие работы, которые надо механизировать. Я являюсь уполномоченным по рационализации по второму району. Стараюсь не только сам показать пример, но и вовлечь в рационализаторскую работу побольше стахановцев. За первое полугодие по нашему району внесено 21 предложение.

С нами, рационализаторами, в прошлом году проводилась большая работа: месячники по сбору предложений, конференции рационализаторов, конкурсы на лучшее предложение. В этом году массовая работа в порту несколько ослабла. Видимо, руководители порта успокоились на достигнутых успехах. Работу же с рационализаторами надо вести повседневно.

Став на стахановскую вахту в честь 33-й годовщины Великого Октября, я взял обязательство — дать к празднику четыре рационализаторских предложения с экономическим эффектом в 20.000 рублей. Три предложения в счет обязательства я уже внес — это сетка с распорками для сыпучих грузов, стальной строп для обработки фанеры, самозатягивающийся строп для лесоматериалов. Эти предложения приняты и сейчас внедряются в производство.

И. МИХАЙЛОВ,
прораб второго района.

Цифры и факты

✪ В Ленинградском порту насчитывается 250 активных рационализаторов. В минувшем году от них поступило 436 предложений. Около двухсот предложений уже внедрено в производство. Порт получил от их реализации свыше миллиона рублей экономии. За первое полугодие этого года внедрено около ста предложений, давших более 300 тысяч рублей экономии.

✪ Инженер служебно-вспомогательного флота Н. Волгин сконструировал фасонный универсальный выхлопной коллектор, который даст возможность перевести питание двигателей катеров с бензина на керосин. Опытный образец коллектора изготовлен в механических мастерских порта.

✪ Инженер Центрального научно-исследовательского института морского флота Е. Н. Грибоедов в содружестве со слесарем стахановцем Е. И. Шаховым изменил конструкцию воздушного фрикциона барабана лебедки на кране, что значительно улучшило его эксплоатационные качества.

✪ Коллектив механической мастерской порта с помощью работников Центрального научно-исследовательского института морского флота оборудовал установку для закалки рессор методом электрозакалки.

✪ Коллектив главной диспетчерской разработал новые технологические карты на переработку жмыха, фанеры и шпунта. Если в прошлую навигацию жмых перерабатывался исключительно вручную, то сейчас с помощью универсальных площадок с бортами он будет перерабатываться механизмами. Новые технологические карты широко применяются при обработке грузов.

✪ Оживленную деятельность развернул технический совет первого района порта. Члены совета взяли шефство над механизаторами, складскими работниками, бригадами грузчиков. Совет разработал темы рационализаторских предложений, установил постоянные дни для консультаций рационализаторов, расширил уголок рационализатора. Технический совет явился инициатором создания лицевых счетов по изобретательству.

✪ В Ленинградском порту на обработке морских судов широко применяется комплексная механизация. Благодаря этому за четыре месяца навигации 1950 года 45 проц. всех судов было обработано скоростными методами. Портовики сэкономили на обработке судов 1.645 часов сталийного времени.

Выпускники Одесского мореходного училища проходят практику на теплоходе «Арарат». На снимке (слева направо): практикант Б. Адарченко и третий помощник капитана К. Кошелев за прокладкой курса.

Изучают стахановский опыт

В Херсонском порту успешно применяется метод инженера Ф. Ковалева. Группа инженеров и техников отдела механизации порта под руководством тов. Волохова изучает опыт работы лучших крановщиков порта тт. Романова и Демьянова. После того, как будут обобщены приемы, которые применяют эти стахановцы при скоростной погрузке и разгрузке судов, все остальные крановщики порта ознакомятся с этими методами во вновь организованной стахановской школе.

Школы освоения стахановских методов труда организованы также в котельном и токарном цехах механических мастерских порта. В котельном цехе таких школ три, в токарном — одна. С токарями под руководством инженеров занимается лучший стахановец цеха коммунист тов. Божченко. Он передает молодым рабочим свой метод скоростного резания металлов и одновременного обслуживания нескольких станков.

Начала работу по изучению скоростных методов ремонта судов и группа инженерно-технических работников судоремонтных мастерских. Работающие в составе этой группы мастера тт. Сорокин, Плевако, Савлученко, Синицкий и другие детально изучают всю технологию скоростного ремонта и передают высокопроизводительные приемы труда всем рабочим.

Метод инженера Ф. Ковалева применяется и в отделах и службах управления. Так, например, диспетчеры и руководители погрузочных участков осваивают опыт работы своих лучших товарищей. Это уже дало положительные результаты. Когда в порт прибыл с грузом теплоход «Ливадия», заместитель начальника погрузочного участка тов. Воробьев тщательно, с учетом всех возможностей, организовал его обработку. В результате теплоход вместо 23 часов находился в порту всего 14 часов.

Н. ПРИХОДЬКО.

В Красном море

БОРТ ТЕПЛОХОДА «ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ». (По радио). Наш дальний рейс является серьезной школой для всего экипажа судна.

На-днях пересекли тропик Рака. Сейчас находимся в Красном море. Этим рейсом экипаж намного перекрывает свой годовой план по тонно-милям. Моряки обязались закончить рейс на трое суток раньше срока. Свое слово экипаж держит крепко. На производственных собраниях были обсуждены планы судовых работ, которые выполняются на 120—130 проц.

Настроение команды бодрое. Все стремятся возможно лучше выполнить рейсовые задания и скорее вернуться на Родину.

Капитан Я. ДРАПКИН.

Дружба моряков с трудящимися города Омска

Между трудящимися города Омска и экипажем черноморского парохода, носящего имя этого города, существует большая дружба. Моряки пишут в городскую газету о своих успехах, о лучших стахановцах судна. Рабочие, студенты и школьники Омска шлют в Одессу в адрес парохода письма о новом строительстве в городе, выполнении своих социалистических обязательств.

Недавно пароход «Омск» вернулся из длительного рейса. В Одессе на борт судна доставили большую почту. Среди долгожданных писем от родных и близких моряки обнаружили несколько писем от своих друзей из города Омска. Секретарь Омского горкома партии в своем письме передал морякам привет от трудящихся города. Он сообщил, что более 10 тысяч стахановцев предприятий уже выполнили пятилетнее задание. Группа молодых речников Нижне-иртышского речного пароходства рассказала о своем опыте в борьбе за выполнение государственного плана перевозок. «Примите наш пионерский привет», — пишут пионеры и школьники Омска. Рассказывая о своей учебе, они приглашают моряков к себе на пионерский костер.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

В новой мореходной школе

На-днях начались занятия в открывшейся при Балтийском пароходстве двухгодичной мореходной школе. В беседе с нашим корреспондентом начальник школы Б. Д. Александров рассказал:

— Наша школа будет готовить матросов и кочегаров первых классов и радистов судов дальнего плавания. В школу зачислены юноши 17—18 лет, выдержавшие приемные экзамены. В большинстве своем поступившие — дети моряков, отличники ленинградских школ, комсомольцы.

Занятия в школе начались сразу на трех отделениях в восьми группах. К преподаванию привлечены опытные специалисты.

Просторные классы и кабинеты школы оснащены разнообразными наглядными пособиями. Особенно хорошо оборудованы кабинет котельных машинистов и кабинет морской практики. Здесь много макетов теплоходов, подводных лодок, пароходов, действующие модели паровых двигателей и машин, большой набор мореходных и астрономических приборов, такелажного оборудования, учебных плакатов и карт. В ближайшее время откроются такелажно-парусная и слесарная мастерские, где курсанты будут проходить производственное обучение по ремонту мореходного оборудования.

Особое внимание в учебной программе отведено физической подготовке будущих моряков. Подготовить молодых специалистов физически развитыми, закаленными— такова наша почетная задача. Кроме часов, предусмотренных программой физической подготовки, курсанты начали заниматься спортом под руководством преподавателя физкультуры, организовавшего спортивные секции при обществе «Водник» по волейболу, футболу, подготовке сдачи норм на значок ГТО и парусному спорту.

В летнее время курсанты нашей школы будут проходить морскую практику. Через два года на суда Балтийского пароходства придет новое пополнение из выпускников Ленинградской мореходной школы.

СПОРТ

БЛЕСТЯЩИЙ УСПЕХ «СПАРТАКА»

Ряд больших, интересных соревнований прошел за последнюю неделю. В центре внимания было первое выступление московской футбольной команды «Спартак» в столице Норвегии — Осло. Она встретилась с командой «Сагене».

В первой половине матча москвичи Рыспов и Симонян забили в ворота норвежцев два гола. После перерыва «Спартак» провел еще пять мячей, пропустив в свои ворота со штрафного удара только один гол. Результат встречи 7 : 1 в пользу московской команды.

Игра московского «Спартака» получила самую высокую оценку. Газета «Афтенпостен» в статье под заголовком «Спартак» многому научил» отметила, что игра советской команды весьма поучительна: это игра высшего класса и требует исключительно высокой спортивной формы... «Мы редко, — указывается в статье, — являемся свидетелями такого типичного наступательного стиля игры, как у «Спартака».

Спортивный обозреватель газеты «Моргонпостен» подчеркивает, что советские футболисты показали исключительно корректную игру. Газета выделяет Дементьева, Парамонова, Рысцова, Симоняна и Тимакова.

Второй матч москвичи играют 13 октября в городе Ларвик и третий — 18 октября в городе Тронгейме.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ТЕАТРЕ КРАСНОЙ АРМИИ

В Москву для совместных тренировок и выступлений приехали сильнейшие гимнасты Финляндии. Они известны как опытные спортсмены, не раз успешно принимавшие участие в международных соревнованиях. Команда Финляндии заняла первое место на мировой олимпиаде 1948 года и второе в розыгрыше первенства мира 1950 года.

Первое совместное выступление гимнастов СССР и Финляндии состоялось в Центральном театре Красной Армии (Москва) и прошло в теплой, дружеской обстановке. Финские и советские спортсмены продемонстрировали высокое мастерство. Выступления гимнастов прошли под бурные аплодисменты зрителей. Наибольший успех имели советские гимнасты В. Чукарин и Н. Серый и финские гимнасты В. Хухтанен и О. Лапалайнен.

НА «КУБОК СССР»

Матчи на «Кубок СССР» по футболу продолжаются. В последнее воскресенье московский «Локомотив», первым из команд выигравший «Кубок СССР» (это было в 1936 году), встретился в Риге с «Даугавой». Единственный гол, решивший исход встречи, был забит в ворота рижан за девять минут до конца игры.

Команда мастеров класса «А» — ереванское «Динамо» играла в тот же день с футболистами «Красного знамени» (Иваново), выступающими по классу «Б». После упорной борьбы встреча закончилась победой ереванцев со счетом 2 : 1. Сталинградское «Торпедо» провело матч с запорожским «Металлургом». Победили торпедовцы с результатом 3 : 2.

9 октября были проведены еще три встречи. В Москве на стадионе «Динамо» состоялся матч команд Военно-Морских Сил и бакинского «Нефтяника». Моряки уверенно провели эту игру и вышли победителями со счетом 3 : 1. Успешно продолжает выступать таганрогский «Трактор». После победы над командой класса «А» — тбилисским «Спартаком» он выехал в Узбекистан, где встретился с командой Ташкента и одержал еще одну победу со счетом 4 : 0.

«КУБОК СССР» ПО ТЕННИСУ

Игры на «Кубок СССР» по теннису закончились. В финальных играх встретились мужские команды московского «Спартака» и ленинградского «Динамо» и женские команды московского и ленинградского «Динамо». У мужчин выиграли спартаковцы, завоевавшие третий год подряд приз. У женщин третий год подряд одержали победу ленинградки.

А. СОРОКИН.

Яхты в море. Фото Е. Свет.

ВЫСТАВКА, ПОСВЯЩЕННАЯ ДЕКАБРИСТАМ

26 декабря исполняется 125 лет со дня восстания декабристов в Петербурге. К этой знаменательной дате работники Музея Революции в Ленинграде организуют большую выставку, которая отобразит историю возникновения тайных обществ и самый ход восстания. В экспозицию будут включены следственные документы, письменные показания декабристов, портреты видных деятелей восстания 1825 года — П. Пестеля, К. Рылеева, М. Бестужева-Рюмина, С. Муравьева-Апостола, П. Каховского и других, знамена восставших полков и личные вещи декабристов.

Помимо находящегося в ведении музея Трубецкого бастиона Петропавловской крепости, музею переданы еще два каземата Зотовского бастиона, которые после ремонта откроются для общего обозрения. Ленинградский художник-баталист Р. Френц по заказу музея работает сейчас над картиной, изображающей восстание декабристов на Сенатской площади в Петербурге в 1825 году.

Ф. ВОЙТУЛЕВИЧ.

Кит в Енисее

КРАСНОЯРСК. Команда катера № 36 заметила плывущего вверх по Енисею кита. Там, где проходил кит, много речной рыбы выбрасывалось на берег. Через сутки морской исполин появился в районе Дудинки — центре Таймырского национального округа, пройдя, таким образом, от Енисейского залива более 400 километров.

Через шесть дней колхозники сельхозартели «Красный дудинец» обнаружили кита в 12 километрах ниже Дудинки на обратном пути к Карскому морю мертвым, с порезанным о камни туловищем. На-днях он доставлен на Дудинский рыбозавод.

Длина кита — 13 метров, вес — около 8 тонн, ширина хвостового плавника — более двух метров.

При вскрытии в желудке кита обнаружено три пуда мелкой речной рыбы. С морского животного снято около двух тонн жира. (ТАСС).

КОРОТКО

✪ Моряки теплохода «Серго» ежемесячно перевыполняют план перевозок. Лучшие люди судна — боцман тов. Шонидзе, моторист тов. Кузнецов, старший матрос тов. Хорьков и другие — занесены на доску почета.

✪ Работники Одесского порта экономят сотни часов стояночного времени. Только за последние дни скоростными методами обработаны суда «Мичурин» — на 24 часа раньше срока, «Ялта» — на 20 часов, «Измаил» — на 26 часов, «Чехов» — на 28 часов и «Курск» — на 39 часов.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

Сообщения Главного командования Народной армии

ПХЕНЬЯН, 10 октября. (ТАСС). Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило сегодня утром:

На всех фронтах части Народной армии продолжают вести ожесточенные бои.

На восточном побережье части Народной армии, нанося противнику большие потери, ведут бои с американскими войсками, наступающими на север от 38-й параллели.

4 октября зенитная артиллерия Народной армии сбила три американских легких бомбардировщика в районе Аньчжу (Ансю), 7 октября сбит один истребитель в районе Чунхва (Тюва), 9 октября сбит один истребитель противника в районе Хванчжу (Косю).

ПХЕНЬЯН, 10 октября. (ТАСС). В сообщении Главного командования Народной армии, переданном вечером 10 октября, говорится, что на всех фронтах части Народной армии развернули упорные оборонительные бои против численно превосходящих наступающих частей американских войск.

В районе Кэсон (Кайдзио) и на восточном побережье части Народной армии нанесли большие потери наступающему противнику.

10 октября в боях в районе Восточного побережья противник потерял убитыми и ранеными более 300 солдат и офицеров. Уничтожено много боевой техники противника.

Население Кореи — в помощь Народной армии

Как передает пхеньянское радио, в связи с ожесточенными боями на всех фронтах среди населения Кореи развернулось еще шире движение за сбор средств в фонд обороны.

Рабочие Н-ского завода министерства промышленности, развернув соревнование за увеличение военной продукции для усиления фронта, работают сверхурочно, причем 600 тыс. вон, уже полученные за сверхурочную работу, они внесли в фонд обороны. Рабочие Н-ской брикетной фабрики внесли в фонд обороны 150 тыс. вон, торговцы, предприниматели и служащие центрального района Пхеньяна внесли 7.334 тыс. вон; верующие корейцы, возмущенные зверствами американских агрессоров, внесли в фонд обороны ценные вещи, стоимостью более чем 2 млн. вон.

До конца сентября в фонд обороны от жителей Пхеньяна поступило 13.143 тыс. вон.

ЗВЕРСТВА АМЕРИКАНЦЕВ В СЕУЛЕ

ПХЕНЬЯН, 10 октября. (ТАСС). Захватив ценой больших потерь Сеул, американцы и лисынмановцы совершают в городе дикие злодеяния. Они убивают жителей, грабят их имущество, насилуют женщин и девушек. Улицы корейской столицы обагрены кровью мирного населения.

Пхеньянское радио передало рассказ бежавшего из Сеула Пяк Ен Дю о зверствах агрессоров.

Вечером 2 октября, рассказал Пяк Ен Дю, в жилом квартале района Тександон появились два американских военных и три лисынмановца. Они увели патриота Ли Мен Бока и трех членов его семьи. Насильно согнав жителей, не успевших убежать, захватчики угрозами заставили их быть свидетелями зверской расправы. Палачи повесили Ли Мен Бока на телеграфном столбе, а рядом с ним повесили его 10-летнего сына и 6-летнюю дочь. Затем два американских солдата увели жену Ли Мен Бока в переулок и там прикончили. Пяк Ен Дю сообщил о расстреле на сопке за Сенамдоном 30 молодых корейцев.

В районе Сэдаймун были убиты тысячи мирных жителей.

Ответственный редактор **В. С. КНЯЗЕВ.**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ 3% ВНУТРЕННИЙ ВЫИГРЫШНЫЙ ЗАЕМ

ТАБЛИЦА

третьего дополнительного тиража выигрышей, состоявшегося 30 сентября 1950 года в гор. Москве

В тираже на один разряд займа в один миллиард рублей разыграно 11.500 выигрышей на сумму 11.390.600 рублей, в том числе: 1 выигрыш в 100.000 рублей, 5 выигрышей по 50.000 рублей, 25 выигрышей по 25.000 рублей, 80 выигрышей по 10.000 рублей, 800 выигрышей по 5.000 рублей, 2.300 выигрышей по 1.000 рублей и 8.289 выигрышей по 400 рублей.

Всего на три разряда займа разыграно 34.500 выигрышей на сумму 34.171.800 рублей, в том числе: 3 выигрыша по 100.000 рублей, 15 выигрышей по 50.000 рублей, 75 выигрышей по 25.000 рублей, 240 выигрышей по 10.000 рублей, 2.400 выигрышей по 5.000 рублей, 6.900 выигрышей по 1.000 рублей и 24.867 выигрышей по 400 рублей.

В таблице указаны выигрыши на двухсотрублевые облигации.

В сумму выигрыша включена нарицательная стоимость выигравшей облигации.

Выигрыши, выпавшие в третьем дополнительном тираже, выплачиваются по облигациям, имеющим при себе талон № 3. По облигации, не имеющей при себе талона № 3, выигрыш, выпавший в третьем дополнительном тираже, не выплачивается. Такая облигация погашается с выплатой нарицательной стоимости.

Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех трех разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
000414	41*)	25000	031816	10*)	10000	057531	04*)	10000	081471	11*)	25000
000883	03*)	25000	032605	1—50	1000	058522	1—50	400	081550	45*)	10000
001413	45*)	25000	033150	16*)	10000	059059	50*)	25000	081733	1—50	1000
001574	09*)	10000	033759	1—50	1000	059066	12*)	10000	082306	1—50	400
002027	1—50	1000	033854	03*)	10000	059186	1—50	1000	082450	1—50	400
002834	30*)	10000	034365	42*)	10000	059457	1—50	1000	082674	16*)	10000
003622	1—50	5000	034516	1—50	5000	060277	22*)	10000	083062	1—50	5000
004042	1—50	400	035042	1—50	1000	060399	06*)	10000	083573	05*)	10000
004050	49*)	25000	035692	22*)	10000	060554	1—50	400	083807	1—50	1000
004344	08*)	10000	035704	32*)	10000	060795	50*)	10000	083915	1—50	1000
004407	1—50	400	036990	04*)	25000	060957	1—50	5000	083948	46*)	10000
005752	06*)	10000	037240	36*)	10000	061943	1—50	1000	084250	25*)	10000
005926	1—50	400	037300	1—50	400	062141	43*)	10000	084506	1—50	1000
006027	1—50	400	038246	40*)	25000	062475	1—50	400	084938	1—50	1000
006970	1—50	400	039458	16*)	10000	062509	19*)	10000	085347	05*)	10000
007872	1—50	400	039873	21*)	10000	062536	34*)	10000	085631	1—50	400
008178	01*)	10000	040645	05*)	10000	063248	1—50	5000	085661	1—50	1000
009001	12*)	10000	040701	1—50	400	063503	01*)	10000	086372	1—50	1000
009356	22*)	10000	040834	42*)	50000	064181	05*)	10000	086395	1—50	400
010337	1—50	1000	040995	1—50	1000	064470	1—50	400	086736	1—50	400
010622	30*)	10000	041921	28*)	10000	064778	29*)	10000	086874	1—50	400
011492	1—50	400	042533	28*)	25000	065081	1—50	400	086994	1—50	400
012104	1—50	400	042647	1—50	1000	065261	24*)	10000	087303	17*)	10000
012419	1—50	400	043785	1—50	1000	065437	08*)	10000	087324	08*)	25000
012937	10*)	10000	044112	1—50	5000	066841	17*)	10000	087336	1—50	1000
013782	46*)	10000	044588	40*)	10000	067396	1—50	400	088294	06*)	10000
014764	1—50	1000	045058	16*)	10000	067715	1—50	5000	088710	1—50	400
015203	40*)	25000	045268	1—50	400	069641	1—50	400	088849	24*)	10000
015343	39*)	25000	045878	1—50	400	069657	1—50	400	089167	1—50	1000
015356	50*)	25000	046402	1—50	5000	070942	1—50	400	089198	1—50	400
015519	1—50	400	046886	48*)	10000	071038	1—50	400	089344	26*)	10000
015750	32*)	10000	047169	1—50	1000	071317	1—50	1000	090128	1—50	1000
016535	1—50	5000	047316	1—50	400	071320	1—50	400	090322	32*)	50000
017155	1—50	400	049301	39*)	10000	071333	1—50	1000	090378	06*)	10000
017648	1—50	1000	049578	1—50	400	071447	1—50	1000	090603	29*)	25000
019668	1—50	400	050021	1—50	1000	071720	1—50	1000	090762	50*)	25000
020449	1—50	1000	050360	1—50	400	072858	1—50	1000	091544	1—50	5000
021039	34*)	10000	050759	1—50	400	073616	1—50	400	092306	1—50	1000
021902	10*)	25000	050977	41*)	10000	073958	41*)	10000	092770	1—50	400
022406	1—50	1000	051122	33*)	25000	074194	30*)	50000	093485	1—50	1000
022471	1—50	400	051451	33*)	25000	074263	37*)	25000	093881	1—50	400
024499	1—50	5000	051690	24*)	10000	075133	1—50	1000	094530	09*)	10000
025142	1—50	400	052099	1—50	1000	076061	09*)	10000	094678	1—50	1000
025619	16*)	50000	052745	12*)	10000	076267	28*)	10000	094796	31*)	10000
026045	1—50	5000	052941	1—50	400	076423	1—50	400	095522	07*)	50000
027152	1—50	400	053351	1—50	1000	076643	1—50	400	095530	15*)	10000
027384	28*)	10000	053353	46*)	10000	076838	36*)	10000	096155	01*)	10000
028034	1—50	5000	053492	13*)	25000	077722	1—50	400	096428	1—50	1000
028728	1—50	1000	053712	50*)	10000	077804	1—50	400	095439	19*)	10000
029271	1—50	1000	054379	27*)	25000	078090	1—50	5000	097067	49*)	10000
029484	15*)	25000	054729	04*)	10000	079047	1—50	1000	097672	47*)	10000
030438	1—50	5000	054875	1—50	400	079245	16*)	10000	098104	1—50	1000
030624	07*)	10000	055650	1—50	1000	080040	16*)	25000	098196	16*)	25000
030658	42*)	10000	055675	41*)	100000						
031278	37*)	10000	056217	1—50	400	080277	43*)	10000	098530	1—50	1000
031555	1—50	5000	056611	16*)	25000	080876	09*)	10000	098950	1—50	400
031777	39*)	10000	056618	36*)	10000	080910	1—50	400	099206	07*)	10000
031781	1—50	400	056771	46*)	10000	081383	1—50	1000	099707	1—50	400

*) На остальные 49 номеров облигаций этой серии выпали выигрыши по 400 рублей.

Главное управление гострудсберкасс и госкредита.

ТРЕСТУ БАЛТТЕХФЛОТ ДЛЯ РАБОТЫ В ЛЕНИНГРАДЕ И НА СУДАХ

ТРЕБУЮТСЯ:

Инженеры-электромеханики
Инженеры-гидротехники
Инженеры-судомеханики
Судоводители
Судомеханики всех разрядов
Кочегары

Матросы
Лебедчики
Машинисты
Механики-дизелисты
Мотористы
Электрики

Обращаться в Отдел кадров Балттехфлота, Ленинград, Литейный пр. 22, ком 28

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

Своими глазами

На обложке — выступающий из тьмы черный силуэт пресловутой «Статуи свободы». По темному фону — лаконичная надпись: «В Америке». Эта яркая, обличительная книга* не принадлежит перу писателя-профессионала. Автор книги — моряк Дальневосточного пароходства Василий Кучерявенко. Сила книги—в прямой и откровенной правде, в неоспоримости чудовищных фактов.

В дальних плаваниях своими глазами увидел советский моряк, что означает на деле расхваливаемый продажной буржуазной прессой так называемый «американский образ жизни». Он воочию убедился в бесчеловечности и дикости законов, царящих в стране желтого дьявола. И советский человек не мог молчать. Он решил просто, как умел, рассказать тысячам читателей обо всем, что пришлось ему повидать за океаном.

Автор далек от желания найти какой-то эффектный сюжет, удивить читателя неожиданной развязкой. Читая книгу, глубоко веришь каждому слову автора, вместе с ним и его товарищами, советскими моряками, поражаешься тем чудовищным контрастам, которые встречаются в США на каждом шагу, еще большей любовью проникаешься к своей великой Родине.

Нельзя, например, без содрогания читать очерк «В автобусе», повествующий о диких расистских выходках американских молодчиков. Группа советских моряков направляется из Портленда в Ванкувер. В маленьком городке Сан-Джонс они пересаживаются на автобус. Вместе с ними в машину входит опрятно одетая пожилая женщина-индианка. Автобус трогается. Не успела женщина занять место и передать деньги, как к ней подскакивает кондуктор. Он грубо хватает индианку за руки и начинает выталкивать в дверь. Шофер прибавляет газ. На помощь кондуктору бросаются еще два американца. На полном ходу они выталкивают старую женщину из автобуса.

Пассажиры, среди них и женщины, наблюдавшие эту сцену, смеются. Ни у кого из них не нашлось слов, чтобы осудить этот дикий поступок. «И это происходит в Америке, — с негодованием пишет В. Кучерявенко, — в Америке индейцев, на чью землю пришли янки, где на монетах выбит профиль индейца и под ним стоит надпись «Свобода»...

Многое из того, о чем рассказывает советский моряк, нам, людям, выросшим в стране подлинной свободы и счастья, кажется просто чудовищным. На каждом шагу В. Кучерявенко встречает в Америке бездомных, обездоленных, безработных. С горечью смотрит моряк на сотни мертвых судов, недвижимо стоящих у причалов, на заросшие бурьяном стапели верфей, на бездействующие лесопильные заводы.

В очерке «Розы Портленда» автор с большой силой показывает произвол «хозяев» и полное бесправие целиком находящихся в их власти простых честных тружеников. Русские моряки оказываются свидетелями, как владелец магазина выгоняет продавщицу только за то, что она не «всучила» покупателям-иностранцам дрянной товар, а честно порекомендовала им обратиться в другой магазин, где качество изделий выше.

Достоянием и гордостью Портленда является знаменитый парк роз. Со всех концов земного шара собраны в нем эти душистые, красивые цветы. Здесь-то и встречают советские моряки лишившуюся работы девушку.

— В Америке, — рассказывает она, — нельзя говорить то, что невыгодно хозяину. Но я не горюю, что меня уволили за честный ответ русским, — они храбро воевали против фашистов. Мой хозяин не любит русских. Он не любит даже Рузвельта и с подобострастием говорит о наци. К сожалению, в Америке он не один...

Забыв на минуту о своем несчастье, девушка оживленно беседует с русскими моряками, рассказывает о том, как тяжело живется в Америке простым людям. Но она ни разу не упоминает в беседе о розах Портленда. Она словно не замечает окружающих ее роскошных цветов: можно ли думать о цветах, если ты — безработный...

Нелепым и страшным покажется нам, советским людям, то, что услышали русские моряки из уст старого американского рабочего (очерк «Мост на реке Колумбия»). Тысячи рабочих были заняты на строительстве огромного моста, соединяющего берега полноводной Колумбии. Нелегким был их труд: строительство стоило нескольких жизней. Малейшая неосторожность, и человек, сорвавшись с высоты в 200 футов, разбивался насмерть.

Наконец мост был построен. На открытие строители шли, как на праздник. Они любовались детищем своего труда и невольно им гордились. Однако на пышном торжестве в честь открытия движения по новому мосту никто не обратил внимания на толпящихся в стороне рабочих. Это был праздник хозяев. Люди же, воздвигнувшие это величественное сооружение, оказались посторонними, лишними, ненужными.

«Много лет я здесь не был, — рассказывал американский рабочий, — часто тянуло меня к мосту — словно частичку души оставил в нем». Но мост, стоивший стольких трудов, остался неиспользованным. Слишком дорого обошлось компании его строительство. Чтобы оправдать свои затраты, хозяева назначили чересчур высокую плату за проезд через мост. Тогда автомашины стали огибать его. Увидев, что мост не приносит доходов, владельцы компании решили продать его на слом. Ведь это же тысячи тонн стали!

И вновь горечь обиды звучит в словах американского рабочего. «Хозяину не жалко моста. Не он его строил, ему не больно. А разве я, рабочий, не хочу гордиться, что и моя доля труда в это дело вложена, как у вас, у ваших рабочих, допустим, в Днепровскую электростанцию? Ведь об этом я мог бы с радостью своим детям рассказать: смотрите, этот мост я строил».

Когда читаешь очерки «В самом северном штате», «Обездоленные», «Томас Уайт рассказывает», становится трудно дышать. Перед глазами читателя проходят дикая травля негра только за то, что у него черный цвет кожи, копошащиеся на тротуарах инвалиды—ветераны войны, страшные трущобы рядом с роскошными кварталами Лонг-Бича...

На многих небоскребах в Сан-Франциско советские моряки замечают таблички, указывающие на дату строительства домов: «1914—1918». Город продолжает строиться, и на новых небоскребах появляются новые надписи: «Сооружено в 1941—1945 гг.». Война приносит американским монополистам выгоду, делает вывод автор. На костях и крови безвестных героев воздвигаются роскошные здания.

В очерке «Янки развлекаются» В. Кучерявенко рисует отвратительный, бесчеловечный облик идущих по стопам гитлеровцев американских военнослужащих. Садистская расправа американских моряков с китайцами в шанхайском порту, которую пришлось наблюдать автору книги, живо напоминает нам о зверствах, чинимых американскими «завоевателями» в Корее. Весь мир поднимает свой голос протеста против зверств посланцев Трумэна.

Записки советского моряка порождают в сердцах советских людей ненависть к обреченному на гибель капиталистическому строю. Они убедительно и ярко раскрывают существо так называемой американской «демократии», развеивают в прах легенду о прелестях «американского образа жизни», правдиво повествуют о простых честных людях США, с волнением обращающих свои взоры к Советскому Союзу — великой стране, идущей во главе всего передового и прогрессивного человечества. Эта книга заставляет проникнуться еще большей любовью к великому русскому народу, спасшему мир от германского фашизма и ныне уверенно отстаивающему непобедимое дело мира.

Хочется пожелать, чтобы книга В. Кучерявенко «В Америке», вышедшая во Владивостоке, была переиздана в Москве. С ней должен ознакомиться самый широкий круг советских читателей.

А. ЧИСТОВ.

* Василий Кучерявенко. В Америке. Записки советского моряка. Примиздат. Владивосток, 1950 г., стр. 101.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря К 0-55-11, отделов редакции К 4-67-00, К 4-85-08. Издательства и бухгалтерии К 4-85-08. Типографии К 0-14-85, доб. 9; и 1-50.

Б03280. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2772.